Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 16 / 30. MÄRZ 2022

Verstappen-Konter in Saudi-Arabien

Red Bull & Ferrari sorgen für Action

Formel 2: Saudi-Arabien

Crash-Chaos im Sprintrennen

Rallye-EM: Azoren

Drama auf der Powerstage

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 16



Nürburgring Langstrecke: Lauf 1

Manthey triumphiert von Startplatz 15



MotoGP-Interview: Pit Beirer

KTM-Sportchef erklärt den WM-Traumstart



Superbike-WM: Test in Barcelona

Toprak dominiert, Öttl weiter gut dabei

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Verstappen bezwingt Leclerc in Saudi-Arabien **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse aus Jeddah **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager und Kommentar **S. 8**
Formel 1 Warum Weltmeister Mercedes hinterherfährt **S. 10**
Formel 1 Interview mit Alfa-Technikchef Jan Monchaux **S. 12**
Formelsport Weitere News und die Formel 2 in Jeddah **S. 14**
Nachruf Erinnerungen an Tausendsassa Vic Elford **S. 16**
Sportwagen Manthey holt sich den Sieg beim NLS-Auftakt **S. 18**
Sportwagen GTWS-Nachlese und NASCAR in Le Mans **S. 21**
Rallye Interview Esapekka Lappi und Rallye-EM Azoren **S. 22**
Rallye Weitere News und Infos aus der Quertreiber-Szene **S. 24**
DTM Ferrari-Piloten und Nicki Thiim komplettieren Feld **S. 26**
Tourenwagen Aktuelle News und NASCAR Cup in Austin **S. 27**

Motorrad:

MotoGP Interview mit KTM-Renndirektor Pit Beirer **S. 30**
MotoGP Update zu Marc Márquez, News & Vorschau **S. 32**
MotoGP-Historie 2002: Das erste Viertakter-Rennen **S. 34**
Historie Vor 40 Jahren: Honda bei Rückkehr auf Podest **S. 36**
Superbike-WM Razgatlioglu wieder Test-Schnellster **S. 38**
Straßensport Aktuelles aus IDM, Tourist Trophy und Co. **S. 40**
Eisspeedway Vor dem WM-Finale: Interview mit Hans Weber **S. 41**
Offroad Supermoto, Speedway, Enduro und weitere News **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

15 Formel 2 in Saudi-Arabien: Boxen-Drama um Red-Bull-Junior

RED BULL

23 Rallye-Europameisterschaft – Azoren Rallye: Entscheidung auf den letzten Metern

FIA ERC



34 MotoGP-Historie – Rückblick auf das erste Rennen der neuen Zweirad-Königsklasse

MOTOGP

Editorial

Der GP Saudi-Arabien stand nach einem Raketenangriff auf ein Öldepot vor der Absage. Das wirft wieder die Frage auf, ob man in solchen Ländern fahren soll.

Das Geschäft mit der Formel 1 brummt. Wenn es unbegrenzt Termine gäbe, könnte die Königsklasse in 30 Ländern fahren. Und es kommen immer mehr dazu, die man hierzulande spöttisch Schurkenstaaten nennt. Wobei sich das nicht auf die Menschen in den Ländern bezieht, sondern auf deren autokratische Regierungen, die vor Auftragsmord, juristischer Willkür, Freiheitsberaubung und Krieg nicht zurückschrecken.

In der Saison 2021 tourte die Formel 1 mit Russland, Saudi-Arabien, Aserbaidschan, Katar, Bahrain, Singapur und der Türkei in sieben Ländern, die auf der Shitlist von Amnesty International weit oben stehen. Dazu würde auch China gehören, das derzeit aus Angst vor Corona seine Türen geschlossen hält. All diese Länder zahlen gutes Geld, um mit der Formel 1 ihr Image aufzupolieren. Regelmäßig muss sich das F1-Management die Frage gefallen lassen, ob man diesen Ländern eine solche Bühne bieten dürfe.

Man bekommt dann immer als Antwort, dass man jedem die Chance geben müsse, sich zu verbessern, dass Boykott auch Wegschauen bedeute und dass man nur etwas ändern könne, wenn man die eigenen Werte dorthin trage. Tatsächlich musste Saudi-Arabien über 60 Gesetze ändern, damit der Grand Prix dort überhaupt möglich wurde. Zum Beispiel, dass Männer und Frauen im gleichen Raum essen dürfen.

Bis jetzt hat sich die Formel 1 immer recht geschmeidig durch ihre Veranstaltungen an fragwürdigen Orten gemogelt. Sie zog immer erst dann die Reißleine, wenn es keine andere Option mehr gab. Argentinien fiel 1982 aus dem Kalender, als die Verbrechen der Militärjunta zu deutlich wurden. Südafrika 1986 wegen des Apartheitregimes. Russland 2022 wegen des Überfalls auf die Ukraine. Bahrain musste 2011 pausieren, als der Arabische Frühling für Unruhen sorgte.

In Saudi-Arabien fiel zum ersten Mal eine Rakete vom Himmel und schlug in einem Öldepot in der Nähe der Rennstrecke ein. Die Fahrer wollten den Grand Prix absagen und ließen sich erst überzeugen, als die lokale Regierung Sicherheitsgarantien abgab. Die Huthi-Rebellen aus dem Jemen würden ihre Raketen nur auf Infrastruktur abfeuern, weil sie genau wüssten, dass die Saudis alle Geschosse, die auf bewohnte Gebiete zielen, mit Verteidigungswaffen aus den USA abfangen würden. Ob bei einer Absage tatsächlich mit einer Blockade der Fracht und einem Ausreisestopp gedroht wurde, ließ sich nicht erhärten. Regierungsvertreter beteuerten, dass eine Absage das geringere Übel gewesen sei, als den Gästen aus dem Abendland nicht absolute Sicherheit garantieren zu können.

Das Thema soll damit nicht vom Tisch sein. Die Grundsatzdiskussion wird jedoch kaum zu einem künftigen Boykott führen. Ein Wandel in den jeweiligen Ländern wäre ja gut. Aber nur, wenn man vorher die Verbrecher aus den Regierungen jagt. Dazu wird es nicht kommen.

Michael Schmidt
Redakteur



41 **Eisspeedway-WM-Interview: Hans Weber zu seinen Titelchancen**

SCHIFFNER



MSa-Paddock



OHNE DAUNENJACKE IN DER EIFEL
MSa-Reporterin Bianca Leppert konnte es kaum fassen: Seit mehr als 15 Jahren ist sie im Fahrerlager der NLS zu Hause, aber so warm war es beim Auftakt an der Nürburgring-Nordschleife nie. 2021 schneite es noch.



KERNIGE ATLANTIK-ACTION
Beim EM-Klassiker auf den Azoren griff Reiner Kuhn mal wieder selbst ins Lenkrad. Detaillierte Fahreindrücke unseres Rallye-Reporters im Renault Clio Rally5 folgen in der kommenden MSa-Ausgabe 17.



REDAKTEUR TRIFFT WELTMEISTER
Eigentlich schreibt Michael Bräutigam (r.) nur über die Rennen von WTCR-Champion Yann Ehrlacher. Beim NLS-Auftakt traf man als direkte Klassenkonkurrenten und jeweilige Startfahrer auch sportlich aufeinander.

Vollbremsung an

Nach dem fulminanten Auftakt in Bahrain bot auch Saisonrennen Nummer zwei beste Unterhaltung. Wieder sorgten Max Verstappen und Charles Leclerc für Spektakel auf der Piste – dieses Mal mit einem anderen Ausgang als sieben Tage zuvor.

Von: **Tobias Grüner**

Warum verlor Pérez die sichere Führung?

Wie schnell die Stimmung in der Formel 1 kippen kann, musste Sergio Pérez in Jeddah am eigenen Leib erfahren. Der Mexikaner hatte sich mit einer Zauberrunde in der Qualifikation die erste Pole-Position seiner Karriere gesichert. Und nach dem gewonnenen Start sah es zunächst noch ganz danach aus, als könne die Nummer zwei bei Red Bull mal wieder einen Sieg landen. Doch sein 215. F1-Rennen wird der Routinier nicht in besonders guter Erinnerung behalten.

14 Runden hielt Pérez seine Verfolger zwischen anderthalb und zwei Sekunden auf Distanz. Doch dann gab Charles Leclerc plötzlich Gas. Der Monegasse kam bis auf eine Sekunde ran, der Ferrari-Kommandostand gab den Befehl zum Boxenstopp und schickte die Mechaniker aus der Garage. Dabei handelte es sich aber nur um einen Trick, um Red Bull aus der Reserve zu locken.

Der Schachzug ging noch besser auf, als es sich Leclerc erträumen konnte. Pérez wurde zur Abwehr eines möglichen Undercuts sofort reingeholt. Wenige Sekunden danach krachte Nicholas Latifi in der Zielkurve in die Mauer. Mit zeitsparenden Boxenstopps in der folgenden Safety-Car-Phase ging nicht nur Leclerc an Pérez vorbei, sondern auch Max Verstappen und Carlos Sainz. „Wir wussten vorher, dass diese Gefahr besteht", klagte Pérez frustriert. „Leider hat Latifi sein Auto zum falschen Zeitpunkt in die Mauer geschmissen. Vorher hatte ich alles unter Kontrolle. Aber so ist Racing eben."

Red-Bull-Teamchef Christian Horner dementierte nach dem Rennen, dass man beim Timing des Boxenstopps auf einen Ferrari-Trick reingefallen sei: „Wir haben ihn genau in der Runde an die Box geholt, die wir schon vor dem Rennen diskutiert hatten."

Wie gewann Verstappen das Duell gegen Leclerc?

Nach der Safety-Car-Phase diktierte zunächst Leclerc das Tempo. Verstappen wurde aufgefordert, Reifen und Energie für die heiße Schlussphase aufzusparen. Dann musste die Rennleitung in den Runden 37 und 38 plötzlich eine virtuelle Safety-Car-Phase einrichten, weil Fernando Alonso und Daniel Ricciardo nur wenige Meter voneinander entfernt mit technischen Problemen in der Boxeneinfahrt strandeten.

„In solchen Situationen kann sich das Kräfteverhältnis immer verschieben. Es kommt darauf an, wer die ausgekühlten Reifen schneller wieder ins Arbeitsfenster bekommt. Ich konnte direkt attackieren", berichtete Verstappen. In Runde 42 schloss der Weltmeister im letzten Sektor auf. Leclerc ließ den Red Bull noch vor der DRS-Linie freiwillig passieren, um dann mit geöffnetem Flügel auf der Zielgeraden den Konter zu setzen.

Eine Runde später setzte der Red Bull zum zweiten Anlauf an. Dieses Mal hatte Verstappen gelernt und bremste vor dem DRS-Strich ab. Doch auch Leclerc ging in die Eisen, bis an beiden Autos die Reifen qualmten. Leclerc gab nach dem Stehversuch früher wieder Gas und schüttelte seinen Verfolger auf der Zielgeraden ab.

Bei der dritten Attacke in Runde 46 griff Verstappen dann in die Trickkiste. Er ließ sich im schnellen Geschlängel nach Kurve 13 zurückfallen, um den Gegner in Sicherheit zu wiegen. Dank DRS schloss der Holländer in den letzten Kurven aber so rasend schnell auf, dass Leclerc den Platz nicht mehr rechtzeitig aufgeben konnte. Damit war er auf der Zielgeraden fällig.

Weil Red Bull den besseren Topspeed hatte, konnte Leclerc am Ende nicht mehr gegenhalten. Der letzte Konter-Versuch



Im Duell um den Jeddah-Sieg wollte keiner dem anderen den DRS-Vorteil schenken. Also stiegen Leclerc und Verstappen an der Linie in die Eisen

MOTORSPORT IMAGES

Der Respekt zwischen den beiden Jung-Stars ist groß. Die Frage lautet, ob das auch so bleibt. Es scheint nur noch eine Frage der Zeit, bis es kracht

der DRS-Linie


XPB
WILHELM

Die Alpine-Piloten lieferten sich in der Anfangsphase einen tollen Zweikampf. Alonso setzte sich gegen Ocon durch, musste aber später aufgeben

scheiterte auch an gelben Flaggen in Kurve 1. Lance Stroll und Alex Albon waren hier kollidiert.

Ferrari-Teamchef Mattia Binotto gab zu, dass man beim Setup nicht die optimale Wahl getroffen hatte: „Max war zu Beginn des Wochenendes auch noch mit mehr Abtrieb unterwegs, hat dann aber Flügel rausgenommen. Wir sind dabei geblieben, weil wir uns davon eine geringere Reifenbelastung in den Kurven versprochen haben. Aber der Verschleiß war hier am Ende leider kein großes Thema."

Warum war Sainz sauer auf die Rennleitung?

Carlos Sainz redete nicht lange um den heißen Brei herum: „Ich war heute einfach nicht auf dem Niveau von Max und Charles unterwegs." Trotzdem hätte sich der Spanier gerne mehr in den Kampf um die vorderen Plätze eingemischt. Für Ärger sorgte vor allem die erste Safety-Car-Phase. Als Sainz nach seinem Stopp die Box verließ, überquerte er die entscheidende SC1-Linie eine halbe Sekunde vor Pérez. Trotzdem nahm der Red Bull beim Restart die dritte Position ein.

„Wir haben sofort bei der Rennleitung interveniert", verriet Binotto. „Obwohl die Angelegenheit ziemlich klar war, dauerte es mit der Entscheidung so lange, dass zuerst der Restart durchgeführt und dann die Positionen getauscht wurden." Auch Sainz war nicht glücklich mit dem Tempo der Schiedsrichter: „So etwas muss schneller und effizienter gehen. Dadurch konnte Checo mich beim Restart nicht angreifen. Und ich konnte Max nicht attackieren."

Gab es Stunk bei Alpine?

Die Alpine-Sponsoren dürften sich gefreut haben. In den ersten Runden des Rennens drängelten sich die beiden pink lackierten Werksrenner dauerhaft und formatfüllend ins TV-Bild. Esteban Ocon und Fernando Alonso lieferten sich über mehrere Runden ein heißes Duell um Position 6. Ocon wehrte mehrere Attacken des Schwesterautos kompromisslos ab. Der Kommandostand verzichtete aber zunächst auf ein Eingreifen per Stallregie. Am Ende setzte sich Alonso durch, was aber durch den späteren Ausfall keine Rolle spielte: „Platz 6 wäre garantiert gewesen", schimpfte der Spanier.

Über das Duell mit Ocon fand der Doppel-Champion aber keine bösen Worte: „Wir haben schon in Bahrain gegeneinander gekämpft. Da waren wir auf unterschiedlichen Strategien unterwegs. Hier waren es gleiche Voraussetzungen. Ich denke, es lief alles fair ab. Wir haben viel Respekt voreinander und lassen uns immer ein Stück Extra-Platz." Auch von Ocon kamen keine Klagen: „Wir werden im Briefing sicher noch einmal darüber reden. Das Duell war hart geführt. Aber wir wissen beide, wie weit wir im Zweikampf gehen dürfen."

Warum blieb Alfa Romeo ohne Punkte?

In Bahrain gab es noch für beide Alfas Zählbares, in Jeddah gingen Valtteri Bottas und Guanyu Zhou leer aus. Den chinesischen Rookie warf es schon kurz nach dem Start auf den letzten Platz zurück, weil das Getriebe in den Anti-Stall-Modus schaltete. Dann setzte es noch eine Fünf-Sekunden-Strafe, weil er sich neben der Strecke einen Vorteil verschaffte.

Beim Absitzen der Strafe im Zuge des ersten Boxenstopps unterlief dem Alfa-Team aber ein Fehler. Nach den Regeln darf vor dem Reifenwechsel für fünf Sekunden nicht am Auto gearbeitet werden. Doch der Mechaniker vorne am Wagenheber bockte den C42 unerlaubterweise auf. „Da gab es ein Problem in der Kommunikation. Er wusste gar nichts von den fünf Sekunden", erklärte Chefingenieur Xevi Pujolar. Also schoben die FIA-Schiedsrichter noch eine Durchfahrtstrafe hinterher, die Zhou ganz aus den Punkten warf.

Bei Bottas lief es zunächst besser. Der Finne profitierte vom internen Alpine-Duell. Ocon hatte er sich bereits geschnappt, als in Runde 36 plötzlich der Ferrari-Motor überhitzte. Dem Kommandostand blieb nichts anderes übrig, als das Auto zur vorzeitigen Aufgabe an die Box zu holen. ■

GP SAUDI-ARABIEN: 2. VON 23 LÄUFEN, 27. MÄRZ 2022

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**6,174 km**
Runden:	**50**
Distanz:	**308,450 km**
Zuschauer:	**20 000**
Wetter:	**25 Grad, diesig**
Topspeed Qualifikation:	**335,1 km/h (Pérez)**
Topspeed Rennen:	**334,6 km/h (Verstappen)**
Gangwechsel/Runde:	**36**
Volllastanteil:	**83 % (1110 m = 14,0 s)**
Pole-Position 1. Kurve:	**230 m**
Führungswechsel:	**4**

111 3
318 8
316 8
105 3
95 3
283 7
264 5
258 7
162 5
236 6
252 6
245 6
208 6
233 6
296 8
307 8
275 7
283 7
283 7
178 5
209 5
141 4
km/h Gang
Datenblatt: Sauber

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Startnummer
1	Sergio Pérez, MEX	11
2	Charles Leclerc, MC	16
3	Carlos Sainz, E	55
4	Max Verstappen, NL	1
5	Esteban Ocon, F	31
6	George Russell, GB	63
7	Fernando Alonso, E	14
8	Valtteri Bottas, FIN	77
9	Pierre Gasly, F	10
10	Kevin Magnussen, DK	20
11	Lando Norris, GB	4
12	Guanyu Zhou, CHN	24
13	Lance Stroll, CDN	18
14	Daniel Ricciardo, AUS[1]	3
15	Lewis Hamilton, GB	44
16	Alexander Albon, T	23
17	Nico Hülkenberg, D	27
18	Nicholas Latifi, CDN	6
19	Yuki Tsunoda, J[2]	22
20	Mick Schumacher, D[3]	47

Startnummer
[1] 3 Plätze zurück wegen Behinderung von Ocon
[2] Startverzicht nach Defekt
[3] Startverzicht nach Quali-Unfall

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Leclerc	1*	45
2.	Sainz		33
3.	Verstappen	1	25
4.	Russell		22
5.	Hamilton		16
6.	Ocon		14
7.	Pérez		12
8.	Magnussen		12
9.	Bottas		8
10.	Norris		6
11.	Tsunoda		4
12.	Gasly		4
13.	Alonso		2
14.	Zhou		1
15.	Schumacher		0
16.	Stroll		0
17.	Hülkenberg		0
18.	Albon		0
19.	Ricciardo		0
20.	Latifi		0

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	50/6[1]	1:24.19,293 min = 219,481 km/h	1.31,772 min
2.	**Leclerc**	50/30	+ 0,549 s	1.31,634 min
3.	**Sainz**	50	+ 8,097 s	1.31,905 min
4.	**Pérez**	50/14	+ 10,800 s	1.32,042 min
5.	**Russell**	50	+ 32,732 s	1.32,821 min
6.	**Ocon**	50	+ 56,017 s	1.33,103 min
7.	**Norris**	50	+ 56,124 s	1.32,753 min
8.	**Gasly**	50	+ 1.02,946 min	1.33,468 min
9.	**Magnussen**	50	+ 1.04,308 min	1.32,779 min
10.	**Hamilton**	50	+ 1.13,948 min	1.32,997 min
11.	**Zhou**	50	+ 1.22,215 min	1.33,924 min
12.	**Hülkenberg**	50	+ 1.31,742 min	1.33,651 min
13.	**Stroll**	49		1.34,446 min
14.	**Albon**	47	Unfall (P 12)	1.34,368 min
15.	**Bottas**	36	Überhitzung (P15)	1.33,979 min
16.	**Alonso**	35	Motor (P 6)	1.33,831 min
17.	**Ricciardo**	35	Motor (P 11)	1.34,487 min
18.	**Latifi**	14	Unfall (P 15)	1.37,530 min
19.	**Tsunoda**	0	Motor (P 19)	

1) Runden in Führung, Bestwerte in Rot

KONSTRUKTEURS-WM

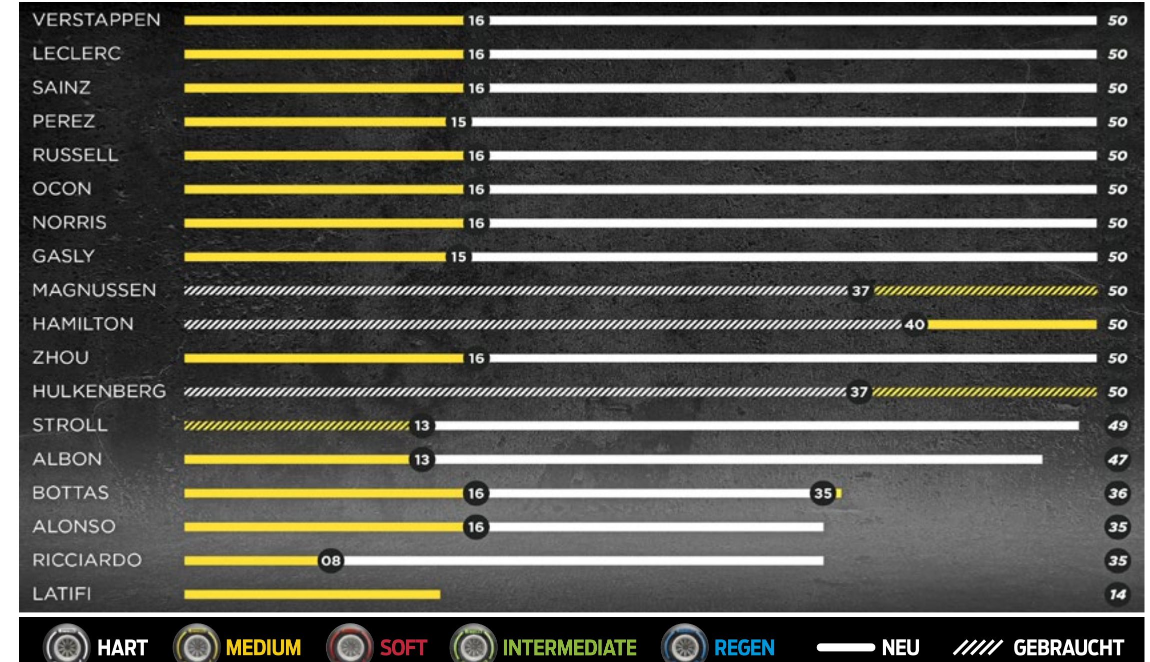
	Team	Siege	Punkte
1.	Ferrari	1*	78
2.	Mercedes		38
3.	Red Bull	1	37
4.	Alpine		16
5.	Haas		12
6.	Alfa Romeo		9
7.	Alpha Tauri		8
8.	McLaren		6
9.	Aston Martin		0
10.	Williams		0

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	1:1
Hamilton – Russell	1:1
Leclerc – Sainz	2:0
Norris – Ricciardo	2:0
Alonso – Ocon	1:1
Gasly – Tsunoda	2:0
Hülkenberg – Stroll	1:1
Albon – Latifi	2:0
Bottas – Zhou	2:0
Schumacher – Magnussen	0:2

*Anzahl Siege

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



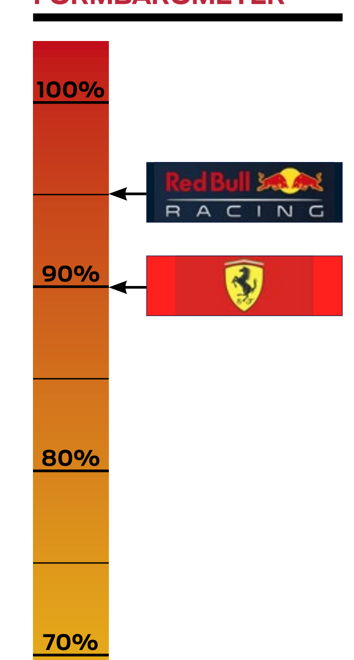
GP SAUDI-ARABIEN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1.30,772 min	17
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,116 s	24
3.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 0,312 s	22
4.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,367 s	14
5.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,545 s	28
6.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,733 s	26
7.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,791 s	25
8.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,254 s	26
9.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,592 s	20
10.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,609 s	23
11.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,734 s	24
12.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,810 s	23
13.	Lando Norris	McLaren	+ 1,822 s	24
14.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,836 s	26
15.	George Russell	Mercedes	+ 2,067 s	19
16.	Nico Hülkenberg	Aston Martin	+ 2,262 s	23
17.	Alexander Albon	Williams	+ 2,315 s	25
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,757 s	26
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 3,657 s	22
20.	Kevin Magnussen	Haas	keine Zeit	2

GP SAUDI-ARABIEN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1.30,074 min	15
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,140 s	23
3.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,246 s	12
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,286 s	24
5.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,439 s	24
6.	George Russell	Mercedes	+ 0,590 s	29
7.	Lando Norris	McLaren	+ 0,661 s	26
8.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,686 s	26
9.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 0,758 s	14
10.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,812 s	26
11.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,870 s	27
12.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,889 s	29
13.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,095 s	27
14.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,298 s	28
15.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,453 s	23
16.	Nico Hülkenberg	Aston Martin	+ 1,541 s	30
17.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,541 s	27
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,740 s	26
19.	Alexander Albon	Williams	+ 1,792 s	29
20.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,270 s	13

FORMBAROMETER



70%



60%





50%

Alfa Romeo RACING





40%

30%



20%

WILLIAMS RACING

10%

0%

GP SAUDI-ARABIEN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1.29,735 min	23
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,033 s	12
3.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,098 s	16
4.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,274 s	22
5.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 0,295 s	22
6.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,404 s	16
7.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,413 s	11
8.	Kevin Magnussen	Haas	+ 0,527 s	18
9.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,561 s	17
10.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,680 s	19
11.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,972 s	17
12.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,030 s	17
13.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,211 s	20
14.	George Russell	Mercedes	+ 1,248 s	15
15.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,332 s	18
16.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,451 s	16
17.	Alexander Albon	Williams	+ 1,639 s	16
18.	Nico Hülkenberg	Aston Martin	+ 1,689 s	18
19.	Lando Norris	McLaren	+ 1,794 s	17
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,257 s	13

GP SAUDI-ARABIEN, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Sergio Pérez	1.29,705	1.28,924	1.28,200
2.	Charles Leclerc	1.29,039	1.28,780	1.28,225
3.	Carlos Sainz	1.28,855	1.28,686	1.28,402
4.	Max Verstappen	1.28,928	1.28,945	1.28,461
5.	Esteban Ocon	1.30,093	1.29,584	1.29,068
6.	George Russell	1.29,680	1.29,618	1.29,104
7.	Fernando Alonso	1.29,978	1.29,295	1.29,147
8.	Valtteri Bottas	1.29,683	1.29,404	1.29,183
9.	Pierre Gasly	1.29,891	1.29,418	1.29,254
10.	Kevin Magnussen	1.29,831	1.29,546	1.29,588
11.	Lando Norris	1.29,957	1.29,651	
12.	Daniel Ricciardo	1.30,009	1.29,773	
13.	Zhou Guanyu	1.29,978	1.29,819	
14.	Mick Schumacher	1.30,167	1.29,920	
15.	Lance Stroll	1.30,256	1.31,009	
16.	Lewis Hamilton	1.30,343		
17.	Alexander Albon	1.30,492		
18.	Nico Hülkenberg	1.30,543		
19.	Nicholas Latifi	1.31,817		
20.	Yuki Tsunoda	keine Zeit		

STATISTIK DES WOCHENENDES

215

Sergio Pérez ist bei seinem 215. F1-Start zum ersten Mal von der Pole-Position losgefahren. Das ist einsamer Rekord. Auf Rang 2 liegt Mark Webber, der 130 Rennen warten musste, bis er seinen Red Bull 2009 am Nürburgring erstmals ganz vorne parkte. Auch Lewis Hamilton erlebte ein denkwürdiges Qualifying. Erstmals seit dem Brasilien-GP 2017 flog er wieder in der ersten K.O.-Runde durch den Rost – damals wegen eines Unfalls. Den letzten Q1-Ausfall ganz ohne Crash, Defekt oder Regen erlebte Hamilton beim britischen Grand Prix 2009.



Sergio Pérez feierte im 215. F1-Rennen seine Pole-Premiere

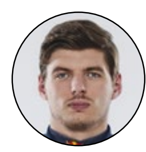
EINZELKRITIKEN



Lewis Hamilton - Mercedes AMG F1
Note: 07/10 – Ø 7,50
Mangels Speed schon im Q1 auszuscheiden, ist Hamilton seit 2009 nicht mehr passiert. Er griff beim Setup in die falsche Schublade. Im Rennen zeigte Sir Lewis Kampfgeist. Ein Missverständnis in der VSC-Phase kostete ihn sieben Punkte.



George Russell - Mercedes AMG F1
Note: 09/10 – Ø 8,00
Russell konnte sich über seinen ersten Quali-Sieg gegen Hamilton nicht freuen. Der Rückstand auf die Spitze war zu groß. Platz 5 im Rennen ist für einen Mercedes-Fahrer ein persönlicher Sieg. Russell lieferte ihn fehlerlos ab.



Max Verstappen - Red Bull Racing
Note: 09/10 – Ø 9,00
Der Weltmeister kassierte seine zweite Quali-Niederlage gegen Pérez, weil er die Reifen falsch anfuhr. Im Rennen setzte der wilde Max zunächst auf Abwarten und lieferte sich dann ein episches Duell mit Leclerc. Mit ihm selbst als glücklicher Sieger.



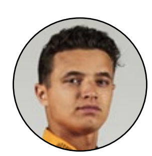
Sergio Pérez - Red Bull Racing
Note: 09/10 – Ø 8,50
215 Grands Prix musste Pérez auf seine erste Pole-Position warten. Es war auch die erste für Mexiko. Ein Safety Car zur falschen Zeit klaute ihm die Führung. Danach schien die Luft ein bisschen raus. Sainz hielt Pérez immer auf Distanz.



Charles Leclerc - Scuderia Ferrari
Note: 10/10 – Ø 10,00
Leclerc wurde nur Zweiter und bekommt trotzdem die Bestnote. Weil er in der Qualifikation gegen Verstappen gewonnen hat. Weil er Verstappens Angriffe schlau konterte und von einer gelben Flagge beim entscheidenden Angriff gebremst wurde.



Carlos Sainz - Scuderia Ferrari
Note: 08/10 – Ø 7,50
Das war schon besser als Bahrain. Sainz lag im Schnitt näher an den Rundenzeiten seines Teamkollegen. Er gewann das Q1 und Q2, aber nicht das Q3. Im Rennen musste er nach der VSC-Phase abreißen lassen, hatte Pérez aber im Griff.



Lando Norris - McLaren
Note: 07/10 – Ø 6,50
Das war schon besser als in Bahrain. Das Q3 verpasste Norris nur um 0,043 Sekunden. Im Rennen gab es die ersten Punkte. Norris hatte Platz 6 schon vor Augen, verlor die Position aber in der letzten Runde wieder an Ocon.



Daniel Ricciardo - McLaren
Note: 07/10 – Ø 6,00
Im Prinzip war Ricciardo so schnell wie Norris. Eine Behinderung von Ocon warf ihn drei Startplätze zurück. Im Rennen lag der Australier mit seinem frühen Boxenstopp vor Norris, als ihn ein Problem mit dem Antrieb um WM-Punkte brachte.



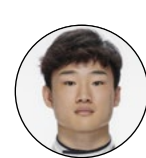
Fernando Alonso - Alpine
Note: 08/10 – Ø 7,50
Bis zum Q3 sah Alonso wie der schnellere der beiden Alpine-Piloten aus. Dann verlor er gegen Ocon um eine Zehntelsekunde. Im Rennen drehte Alonso den Spieß um. Ein Schaden im Antrieb raubte ihm den sicheren 6. Platz.



Esteban Ocon - Alpine
Note: 08/10 – Ø 8,00
Ocon macht Alonso das Leben schwer. Der Franzose zeigte eine gesunde Härte im internen Rad-an Rad-Duell. Auch am Ende des Rennens gegen Norris. Im Rennspeed konnte Ocon nicht mit Alonso mithalten.



Pierre Gasly - Scuderia Alpha Tauri
Note: 08/10 – Ø 8,00
Alpha Tauri war nicht so stark wie in Bahrain. Trotzdem schaffte es Gasly wieder ins Q3. Der Franzose ist eine Bank. Diesmal belohnte er sich mit Punkten. Allerdings unter starken Bauchschmerzen. Die letzten Runden ging Gasly durch die Hölle.



Yuki Tsunoda - Scuderia Alpha Tauri
Note: 06/10 – Ø 6,50
Mehr Technikpech geht nicht. Tsunoda stoppte im zweiten Training, im Q1 und vor dem Rennen mit Pannen im Umfeld des Antriebs. Sein Speed war schwer einzuschätzen. In den drei freien Trainingssitzungen landete er jeweils in den Top 10.



Nico Hülkenberg - Aston Martin
Note: 6/10 – Ø 6,50
In Bahrain war das Auto neu, in Jeddah die Strecke. Alt war die Erkenntnis, dass man nach 17 Monaten Rennpause erst die Nackenmuskeln aufbauen muss. Diesmal ließ ihm Stroll keine Chance. Das Safety Car kam für Hülks Reifenwahl zu früh.



Lance Stroll - Aston Martin
Note: 07/10 – Ø 6,50
Der Kanadier holte das Beste aus seinem Aston Martin. Der Aufstieg ins Q2 ist schon ein Erfolg. Bis sechs Runden vor Schluss durfte Stroll sogar von Punkten träumen. Dann verlor er nach dem Crash im Duell mit Albon noch drei Plätze.



Nicholas Latifi - Williams Racing
Note: 01/10 – Ø 2,50
Latifi kommt mit den neuen Autos nicht zurecht. Der Kanadier wird von Albon schwer in den Schatten gestellt, obwohl er das Team schon zwei Jahre kennt. Latifi landete zwei Mal in der Mauer. Im Q1 und im Rennen. Das war nichts.



Alex Albon - Williams Racing
Note: 06/10– Ø 7,00
Wieder machte der Thailänder in einem schwer zu fahrenden Auto eine gute Figur. In den Runden 38 bis 42 tauchte Albon auf Rang 11 auf. Im Duell mit Stroll ging ihm der Gaul durch. Dafür muss er in Melbourne drei Startplätze zurück.



Valtteri Bottas - Alfa Romeo Racing
Note: 08/10 – Ø 8,00
Bottas ist einer der unbelohnten Helden von Jeddah. Der Finne lieferte sich großartige Duelle mit den Alpine-Piloten und lag sicher in den Punkterängen, als die Motortemperatur seines Alfa Romeo plötzlich in den roten Bereich kletterte.



Guanyu Zhou - Alfa Romeo Racing
Note: 07/10 – Ø 7,50
Mit Startplatz 12 auf der schwierigen Strecke durfte Zhou zufrieden sein. Nach dem Start setzte das Anti-Stall-System ein. Das war der letzte Platz. Die Aufholjagd brachte ihn auf Platz 11. Ohne die Durchfahrtstrafe wären es Punkte gewesen.



Mick Schumacher - Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,00
Der größte Sieg für Schumacher war, dass er seinen mörderischen Quali-Crash unverletzt überstand. Der Haas-Pilot war auf dem Weg ins Q3, als er bei 260 km/h das Auto verlor. Der Crash zeigte aber auch, dass der Druck wächst.



Kevin Magnussen - Haas F1 Team
Note: 08/10 – Ø 8,50
Der 9. Platz ist fast so hoch zu bewerten wie Rang 5 in Bahrain. Magnussen konnte kaum seinen Kopf gerade halten. Er muss sich an die hohen Fliehkräfte erst wieder gewöhnen. Trotzdem lieferte er sich ein großes Duell mit Hamilton.

AUS DEM FAHRERLAGER

HÜLK ALS EDELRESERVIST

Corona ist ein Verbündeter von Nico Hülkenberg. Der Edelreservist sprang zum fünften Mal in den letzten zwei Jahren für einen an Corona erkrankten Kollegen ein. Nach zwei Mal Sergio Pérez und ein Mal Lance Stroll jetzt zwei Mal Sebastian Vettel. Der vierfache Weltmeister schaffte einen negativen Test nicht rechtzeitig vor dem GP Saudi-Arabien. Hülkenberg ging mit 714 Kilometern Erfahrung in sein zweites Aston-Martin-Rennen. Er passte sich im Eiltempo an: „Autofahren verlernt man nicht. Wie Fahrradfahren."

40 PROZENT FRAUEN

Saudi-Arabien benutzt den Grand Prix, um sein Image zu verbessern. Im zweiten Jahr waren 40 Prozent der Streckenarbeiter Frauen. Dagegen stehen die regelmäßigen Hinrichtungen in dem Land. Lewis Hamilton berichtete: „Ich habe einen Brief von einem 14-jährigen Jungen erhalten, der zum Tode verurteilt ist. Wie kann so etwas sein?" Die beste Antwort wäre, nicht in Jeddah zu fahren.

KOPF FÄLLT ZUR SEITE

Die Formel-1-Heimkehrer Kevin Magnussen und Nico Hülkenberg fuhren in Jeddah das härteste Rennen ihres Lebens. Ihre Nackenmuskeln sind nach der langen Pause noch nicht auf Formel-1-Norm, und das machte sich in den superschnellen Kurven des Jeddah Corniche Circuits schmerzvoll bemerkbar. „Im Q3 ist mein Nacken einfach gebrochen. Ich wollte meinen Kopf nach links drehen, aber er ist auf die rechte Seite gefallen", berichtete Magnussen und übte Selbstkritik: „Das Auto war besser als ich. Startplatz 5 lag drin."



XPB

Magnussen beißt sich durch

KRITIK AN NETFLIX

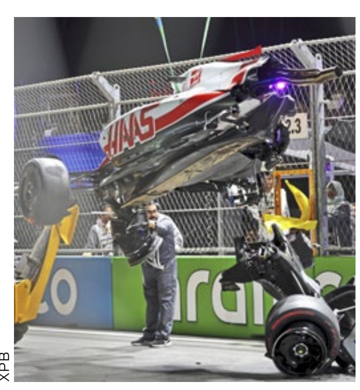
Max Verstappen weigert sich weiter, aktiv an der Netflix-Doku „Drive to survive" teilzunehmen: „Am Anfang hat die Serie der Popularität der Formel 1 geholfen. Aber danach sind sie über das Ziel hinausgeschossen. Sie haben mich in ein falsches Licht gesetzt und letztes Jahr auch Lando Norris. Er kommt da rüber, als wäre er ein fieser Kerl. Wir wissen alle, dass er ein super Typ ist. Ich fände es besser, wenn die F 1 selbst eine Dokumentation produziert." Auch Mick Schumacher kritisiert die Oberflächlichkeit, die sich zuletzt eingeschlichen hat: „Sie sollten akkurater mit den Fakten werden und nicht Dinge durcheinanderbringen."

WIE IM WILLIAMS

George Russell fühlte sich in seinen ersten Mercedes-Rennen, als säße er noch im Williams: „Unsere Gegner vor uns sind unerreichbar weit weg. Weil wir auch Luft nach hinten haben, können wir uns ein paar Experimente leisten und mehr riskieren."

TOTALSCHADEN BEI HAAS

Mick Schumachers Unfall im Q2 war einer der schwersten der letzten Jahre. Der Deutsche verlor in Kurve 11 bei 260 km/h die Kontrolle über sein Auto und krachte mit 33 g Verzögerung in die Mauer. Die seitliche Crashstruktur und das Abbrechen des Getriebes nahmen viel Energie. Schumacher überstand den Crash mit Prellungen. Er kehrte nach einer kurzen Untersuchung im Krankenhaus am gleichen Abend ins Hotel zurück. Das Auto hatte Totalschaden. „Mehr als eine halbe Million Dollar", rechnete Teamchef Guenther Steiner vor.



XPB

Schumacher produziert Schrott

KOMMENTAR

Der neue Mercedes W13 war noch keinen Kilometer gefahren, da witterte die Konkurrenz bereits einen Verstoß gegen den Geist des Reglements. Wenn nicht sogar einen Regelverstoß. Mercedes setzte die Seitenkästen zurück und konnte so die seitliche Crashstruktur separat vor die Kühleinlässe setzen. Die erhielt das Profil eines Flügels und dient dem Rückspiegel als Halterung. Ferrari argumentiert, dass sicherheitsrelevante Teile nicht als Aerodynamikhilfen missbraucht werden dürfen. Red Bull verstummte nach dem ersten Säbelrasseln. Der RB18 macht sich den gleichen Trick zunutze. Die Crashstruktur ist dem Kühleinlass vorgelagert und ebenfalls zum Flügel und zur Spiegelhalterung umfunktioniert. Mit dem Unterschied, dass sie Teil des Seitenkastens ist. Um einen Protest zu vermeiden,



WILHELM

Solange der Mercedes nicht siegfähig ist, wird auch nicht protestiert

schlugen einige Teams vor, das Mercedes-Konzept wenigstens ab 2023 zu verbieten. Darüber ist aber noch nicht entschieden. Ferrari hat auch nicht protestiert. Das wäre wohl anders, wenn Mercedes siegfähig wäre. So viel zu Prinzipien. Das Gleiche gilt für Haas. Zwei Jahre lang hat es keinen Menschen interessiert, dass der US-Rennstall 70 Prozent des Autos bei Ferrari einkauft. Haas fuhr ja auch hinterher. Kaum ist der Plan des frühen Entwicklungsbeginns aufgegangen und das ehemalige Schlusslicht fährt um WM-Punkte, kommen die Ratten wieder aus ihren Löchern. Sie stellen erstaunlich viele Ähnlichkeiten zwischen dem original Ferrari und der angeblichen Kopie von Haas fest. Und vermuten, dass Ferrari und Haas zum beiderseitigen Nutzen gemeinsame Entwicklung betrieben haben. Wie wahrscheinlich auch Red Bull und Alpha Tauri oder Mercedes und Williams. Am meisten regt sich Aston Martin auf. Die haben vor zwei Jahren den Mercedes 1:1 kopiert. Die Regeln sind allen bekannt. Der Mercedes mit seinen Mini-Seitenkästen wurde von der FIA abgenommen. Also ist er legal. Einkaufen beim Werksteam ist erlaubt. Also muss man die Praxis auch akzeptieren. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Muss man Mercedes und Haas hinterfragen? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Mercedes in Not



Mercedes hat kein Siegerauto. Alpine macht den Serien-Weltmeistern sogar den dritten Platz streitig. Laut Mercedes liegt der Schlüssel hauptsächlich im Lösen des Bouncing-Problems. Doch gibt es da nicht mehr Baustellen?

Von: **Michael Schmidt**

Das ist Lewis Hamilton zum letzten Mal 2009 in Silverstone passiert. Der Rekordsieger flog schon im Q1 aus dem Rennen um die besten Startplätze. Hamilton hatte keine Ausrede im Angebot. Kein Fehler, kein Defekt, kein Verkehr, keine gelbe Flagge, die ihn bremste. Er war schlicht und einfach zu langsam.

Auch wenn George Russell den Aufstieg ins Q3 schaffte und seinen Mercedes auf den sechsten Startplatz stellte, war klar: Brackley, wir haben ein Problem. Der Konstrukteurs-Weltmeister der letzten acht Jahre hat im Moment kein Siegerauto, und auf eine Runde macht ihm Alpine sogar den dritten Platz streitig. Im Rennen mit Sprit an Bord läuft es etwas besser. Trotzdem fehlten in Jeddah 32 Sekunden auf Sieger Verstappen. Im Schnitt 0,68 Sekunden pro Runde.

Die unterschiedlichen Startplätze der Mercedes-Piloten stehen symbolhaft dafür, wie schwer es Ingenieuren und Fahrern fällt, das Fenster zu finden, in dem der Mercedes W13 halbwegs schnell unterwegs ist. Das ist laut Russell mikroskopisch klein. „Ich habe es getroffen, weiß aber nicht wie und warum. Lewis war eine Spur daneben und hatte kein Vertrauen in sein Auto. Auf keiner anderen Strecke ist Vertrauen in dein Auto so wichtig wie in Jeddah.“ Hamilton war mit einer Setup-Änderung in eine falsche Richtung gelaufen. „Das Auto war instabil und unfahrbar. In den Highspeed-Kurven habe ich das Heck verloren. Es war ein einziger Albtraum.“

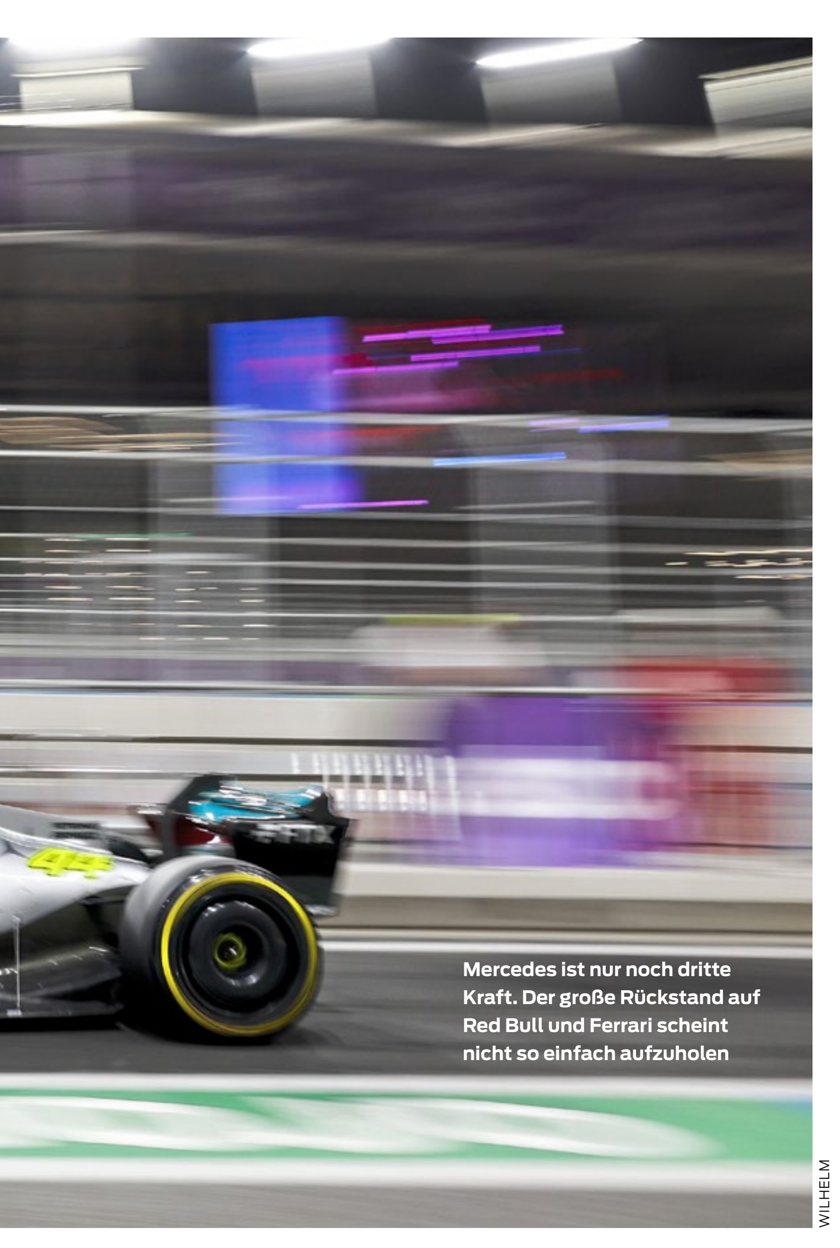
> „Wir verlieren neun Zehntel auf die Pole. Es ist inakzeptabel, so im Niemandsland zu fahren. Wir werden das drehen, weil wir es drehen müssen.“
>
> Toto Wolff

Teamchef Toto Wolff sprach vom Niemandsland, in dem sich sein erfolgsverwöhntes Team derzeit bewege. „Den Rückstand, den wir haben, dreht man nicht in einer Woche. Ich bin mir aber sicher, dass wir es drehen werden, weil wir es drehen müssen.“ Der Österreicher beschreibt das Hauptproblem seines Sorgenkinds so: „Wir können das Potenzial dieses Autos nicht abrufen.“

Die Aussage impliziert, dass Mercedes nach wie vor an sein spektakuläres Konzept mit minimalen Seitenkästen und einer superschlanken Motorabdeckung glaubt. Wenn da nur nicht das Bouncing-Problem wäre, das immer noch nicht gelöst ist. Alles, was in Bahrain ansatzweise zu funktionieren schien, galt in Jeddah schon nicht mehr. Der Stadtkurs am Roten Meer ist ebener, aber auch schneller. Und der Mercedes war mit einem kleineren Heckflügel bestückt. Prompt begann er am Freitag wieder verstärkt auf den Geraden zu pumpen. Weil man so keine Renndistanz übersteht, musste am Samstag die Fahrzeughöhe nach oben korrigiert werden. Und das kostete massiv Rundenzeit.

Was liegt hinter der Mauer?

Dieses Handicap steht den Fahrzeugentwicklern wie eine Mauer im Weg, die so hoch ist, dass sie noch nicht einmal die Sicht darauf freigibt, was dahinter liegt. Russell umschreibt es so: „Solange wir das Problem mit dem Bouncing nicht lösen, können wir uns um den Rest des Fahrzeugs nicht kümmern. Und da gäbe es noch so viele Dinge, um


Mercedes ist nur noch dritte Kraft. Der große Rückstand auf Red Bull und Ferrari scheint nicht so einfach aufzuholen

WILHELM

die man sich kümmern müsste.“ Der 24-jährige Engländer gibt zu: „Wir verstehen unser Auto nicht. Da ist das Gefühl, dass sehr viel Rundenzeit auf dem Tisch liegt, wir aber nicht danach greifen können.“ Toto Wolff ergänzt: „Wir experimentieren mit den Abstimmungen, um die Stärken des Pakets zu finden.“

Im Moment sieht man eher die Schwächen. Den Mercedes fehlten 10 km/h auf den Geraden. Wieder lagen sieben von acht Autos mit Mercedes-Motor beim Topspeed in der zweiten Tabellenhälfte. Das Team schiebt es weiter auf den hohen Luftwiderstand des Autos. Dabei setzte Mercedes den kleinsten Heckflügel im Feld ein. Und es wäre schon Zufall, wenn auch McLaren, Williams und Aston Martin wie ein Scheunentor im Wind stehen. Trotzdem beharren die Ingenieure: „Schauen sie nicht auf unsere kleinen Seitenkästen! Das Heckflügel-Hauptblatt und der Unterflügel produzieren den Luftwiderstand.“

Der Antrieb ist Mercedes heilig. Bevor man zugibt, dass nach der E10-Umstellung vielleicht doch ein paar PS fehlen, nimmt man lieber die Chassisfraktion in die Pflicht. „Der Motor kostet uns maximal zwei Zehntel. Die Defizite beim Chassis sind größer.“ Es muss ja auch nicht so sein, dass der Mercedes-Motor jetzt weniger Leistung hat als der von Ferrari, Renault oder Honda. Haas-Teamchef Günther Steiner glaubt: „Es reicht schon, wenn sie keinen Vorteil mehr haben. Die wurden acht Jahre damit verwöhnt, dass ihnen der Motor eine halbe Sekunde gebracht hat.“

Vertrauen in die Daten

Auch die Konzeptfrage ist noch tabu. Dabei wären gewisse Zweifel berechtigt, da auch McLaren und Williams hinter den Erwartungen zurückbleiben. Alle drei Autos haben schlanke Seitenkästen und viel freie Fläche auf dem Unterboden. Ein Mercedes-Ingenieur widerspricht: „Wir glauben an unsere Werkzeuge. Sie waren acht Jahre lang gut genug, um Autos zu bauen, die Rennen gewinnen. Abtrieb ist Abtrieb, und wir können an unseren Daten erkennen, dass dieses Auto Abtrieb hat.“ In der Theorie.

In der Praxis deutet es sich phasenweise bereits an. Trotz einem Highspeed-Heckflügel verloren die Silberpfeile im kurvenreichen Sektor 1 nur zwei Zehntel auf die dort dominanten Ferrari. Und sie lagen im zweiten Abschnitt mit seinen vielen Vollgaskurven lediglich zwei Zehntel hinter den Red Bull. Erst im letzten Sektor ging eine halbe Sekunde verloren. ■



WILHELM

Toto Wolff erinnert die Lage an 2013 – dem letzten Jahr vor der Titel-Serie


WILHELM

Lewis Hamilton verpokerte sich in der Quali mit einem aggressiven Setup



WILHELM

Wie gut ist der Motor? Alle Mercedes-Autos liegen beim Topspeed hinten



XPB

Guter Start: Zwei Autos beim Auftakt in den Punkterängen

WILHELM

Alfa Sauber präsentierte sich bei den ersten Rennen im Vergleich zu 2021 stark verbessert. Technikchef Jan Monchaux erklärt, was die größten Probleme mit den neuen Autos sind und was das Geheimnis des Sauber C42 ist.

Von: **Andreas Haupt, Michael Schmidt**

Zählt Alfa Sauber auch zu den Bouncing-Opfern?
Das ist meiner Meinung nach schon ein Thema. Uns hat es im ersten Test betroffen. Wir hatten es anfangs nicht unter Kontrolle, weil wir es nicht so heftig erwartet hatten. Wir haben als Folge den Unterboden beschädigt und die Fixierung. Es dauert, wenn eine strukturelle Anbindung für so einen Fall nicht ausgelegt wurde. Das bekommt man nicht in zehn Minuten in der Garage gelöst. Keiner hatte diese Springerei in diesem Maße erwartet. Alle Autos schaukeln oder schwingen ein bisschen. Solange das so ist, liegt es am Fahrer, ob er damit leben kann oder nicht. Dann berührt das Auto mit der Planke die Straße, und es ist gut. Das Problem ist, wenn es außer Kontrolle gerät. Bei jeder Oszillation werden die Schwingungen größer. Irgendwann knallen sie mit dem Auto auf dem Boden auf. Das kann kein Auto auf die lange Sicht überleben. Ich kann mir nicht vorstellen, dass Teams bereit sind, zu jedem Rennen einen neuen Unterboden zu bauen. Da kommt ein Balanceakt auf uns zu: Was kann mein Auto, was kann mein Chassis? Klar: Jeder will tief fahren und versuchen, die Straße ein bisschen zu berühren. Doch wo hört die Reise auf? Wenn man jedes zweite Rennen ein Chassis beschädigt, ist das ein Riesenthema. Ein Chassis wird nicht einfach mal in zwei Wochen gebaut.

Haben Sie für sich das Problem schon gelöst, ohne allzu viel Speed zu verlieren?
Ich würde sagen, ja.

Haben die Streben viel geholfen, die seit dem Test in Bahrain erlaubt sind?
Sie sind eine Abkürzung. Sonst würden Sie Gewicht reinpacken und den äußeren Unterboden steifer machen. Das hat den gan-

„Bouncing überlebt kein Auto auf lange Sicht“

zen Prozess beschleunigt. Man ist schneller und effizienter auf eine Lösung gekommen, die man sonst mit Gewicht gelöst hätte.

Wie erklären Sie sich, dass mit diesem Reglement so viele unterschiedliche Konzepte herauskommen?
Ich würde mal sagen, weil der gute Darwin sicherlich nicht unrecht hatte. Wir haben eine große Vielfalt. Es ist wahrscheinlich die aggressivste Regeländerung der letzten 30, 40 oder 50 Jahre. Wenn man sieht, wie professionell die Teams inzwischen sind, da ist es nicht verwunderlich, dass es so unterschiedliche Interpretationen gibt – zumindest, was die Verkleidung angeht. Die große Frage wird sein: Wer erreicht am ehesten oder zuletzt sein Plateau? Das heißt, was hat am meisten Potenzial? Das weiß aktuell keiner. Vielleicht hört die Reise für ein Konzept nach vier oder fünf Monaten auf, weil es ausgereizt ist. Bei anderen steckt dafür noch mehr drin. Das wird die Zeit zeigen. Im Endeffekt kann es aktuell keiner voraussagen. Was interessant sein wird, ist, wie es im zweiten und dritten Jahr aussieht. Da komme ich wieder zu Darwin. Wer setzt sich am Ende durch?

Man sagt, die zehn Autos könne man in drei, vier Familien einteilen. Können Sie das dem Laien erklären?
Man kann davon ausgehen, dass jeder Motor grob die gleiche Kühlleistung braucht. Die Frage ist: Wo packen Sie die Kühler hin? Die einen wollen ihre Kühler in den Seitenkästen haben. Damit können sie über dem Motor sehr schlank werden, was normalerweise sehr gut für den Heckflügel ist. Die anderen sind eher der Meinung, dass die Kühler in der Mitte und oben besser sind. Auch wenn das für den Schwerpunkt nicht optimal ist. Dort bekommen sie eine bessere Strömungsqualität. Das bedeutet, die Kühler arbeiten effizienter. Dafür bezahlen diese Teams einen Preis am Heckflügel, haben aber mehr Freiheit in den Seitenkästen. Dann haben wir noch diejenigen Teams, die ihre Kühler an beiden Stellen verteilen – wie wir es früher auch hatten. Ein bisschen in der Mitte, ein bisschen in der Seite. Wir, Ferrari und womöglich auch Haas haben uns für den Weg entschieden: Keine Kühler in der Mitte, dafür super eng.

> „Darwin hatte sicher nicht unrecht. Es ist nicht verwunderlich, dass es bei so einer großen Regelreform so viele unterschiedliche Interpretationen gibt.“
>
> Jan Monchaux

Was halten Sie vom neuen Mercedes? Ist es möglich, ein Auto ohne Seitenkästen zu bauen?
Ich habe mich nicht im Detail mit dem Mercedes-Konzept auseinandergesetzt, weil ich andere Sorgen habe. Das Reglement würde aber aktuell nicht erlauben, dass man gar keine Kühler im Seitenkasten hat. Es wird eine Diskussion mit der FIA und den Teams geben, ob wir es zulassen wollen, dass einer gar keine Kühler mehr im Seitenkasten hat. Wir müssen abwarten, ob sich das Mercedes-Konzept durchsetzt. Für mich ist wichtig zu verstehen, welches Konzept das größte Potenzial für die Weiterentwicklung hat.

Wie kann es sein, dass Alfa-Sauber als einziges Team das Gewichtslimit erreicht?
Vielleicht hatten wir einfach mehr Zeit als die Topteams. Wir haben 2021 in der Meisterschaft nicht bis zum letzten Rennen gekämpft. Stattdessen haben wir die Entwicklung sehr früh gestoppt. Das hat uns vielleicht mehr Zeit zum Optimieren gebracht. Es gibt kein Team, in dem die Leute dümmer sind als andere. Wenn man den Ingenieuren mehr Zeit gibt, haben sie mehr Zeit, mehr Gewicht herauszuholen. Das war für uns absolute Priorität. Wir hatten bis dato immer die Tendenz aus der Vergangenheit, zuverlässig zu sein, aber mit zu viel Speck in die Saison zu gehen. Das will ich nicht mehr.

Fühlen Sie sich jetzt ungerecht behandelt, weil das Gewichtslimit um drei Kilogramm angehoben wurde?
Die drei Kilogramm sind das absolute Maximum, das wir akzeptieren. Sonst wäre es so, als würde am Anfang der Saison ein Bundesliga-Club sagen, er wolle mit 13 Spielern statt mit elf spielen, weil es der Kader sonst nicht schafft. Das geht nicht. Das sind die Spielregeln und die werden nicht während des Spiels oder kurz vor Beginn der Meisterschaft geändert. Da muss sich jeder an der Nase packen und seine Hausaufgaben machen.

Sie bauen in dieser Saison ein eigenes Getriebegehäuse und auch eine eigene Hinterachse. Hatte das auch mit dem Gewicht zu tun?
Das hat hauptsächlich mit der Budgetdeckelung zu tun. Wenn es Ihnen mal langweilig wird auf einem Flug, können Sie sich die Finanzregeln durchlesen. Die großen Hersteller haben dafür gesorgt, dass man eine Summe abgezogen bekommt, sobald man bei ihnen etwas einkauft. Sie hätten ja die Leute einstellen müssen, um diese Teile zu entwickeln. Zu einem gewissen Punkt kann ich da mitgehen. Das Problem ist die Summe, auf die sich die FIA mit den Teams geeinigt hat. Also die nominalen Entwicklungskosten. Die sind sehr hoch angesetzt. Man könnte fast meinen, alle Teams entwickeln ausschließlich in der Schweiz. Im Kostendeckel gibt es keine Korrektur für Lebenskosten. Deshalb haben wir das Problem, dass unsere Gehaltsliste gegenüber einem gleich großen Team in Italien oder England um 30 Prozent höher ist. Wir haben also 30 Prozent weniger für die Entwicklung des Autos. Mit der Strafe der nominellen Entwicklungskosten auf das Budget war uns klar, dass es für uns der einzige Weg ist, Getriebe und Hinterachse selbst zu machen, weil wir dann diese Strafe nicht mehr haben. Es selbst zu bauen macht nicht so viel aus, wie FIA und die großen Teams behaupten. Die haben dafür gesorgt, es so hoch wie möglich anzusetzen, um den kleinen Teams eins auszuwischen.

Was wird für ein Getriebe und die Hinterradaufhängung angesetzt?
Beides zusammen ungefähr zehn Millionen US-Dollar, die uns im Gegenzug vom Budgetdeckel abgezogen werden. Das ist für uns zu viel. Gehen Sie mal davon aus: Das bekommen Sie für etwas mehr als ein Drittel hin. Selbst in der Schweiz. Deshalb ist es für uns eine große Ersparnis.

Wie schwer ist es, eine Balance zwischen langsamen und schnellen Kurven zu finden?
Normalerweise macht man den Unterschied in langsamen und mittelschnellen Kurven. Dort verbringt ein Auto die meiste Zeit. Dort bringt eine Zeitersparnis am meisten. Das heißt: Derjenige, der über die Saison die besten Eigenschaften in langsamen und mittelschnellen Kurven hat, liegt vorne. ■



Jan Monchaux

Geburtstag: 04.07.1978
Geburtsort: Blois (F)
Herkunftsland: Frankreich

KARRIERE
Aerodynamikstudium in Toulouse und London
2002: Aerodynamikchef im Toyota F1-Team
2010: Aerodynamiker im Ferrari F1-Team
2013: Technikchef Audi WEC
seit 2019: Technikchef Sauber F1-Team

Formel 1

Neue Überholregeln

Die Fahrer hatten von der FIA eindeutige Richtlinien für das Überholen gefordert. Zwei Tage vor dem Saisonstart händigte der Verband einen zweiseitigen Verhaltenskodex aus.

Von: **Michael Schmidt**

Nach vielen kontroversen Entscheidungen bei Rad-an-Rad-Kämpfen in der Saison 2021 forderten die Fahrer von der FIA klare Regeln darüber, was erlaubt ist und was nicht. Die definierte auf zwei Seiten einen Verhaltenskodex, der den Sportkommissaren als Richtlinie gilt. So gibt es Regeln fürs Überholen innen wie außen und in Schikanen.

Grundsätzlich gilt: Beide Fahrer müssen sich genug Platz lassen, um innerhalb der Streckenlimits zu bleiben. Wer innen überholt, muss am Scheitelpunkt die Vorderräder neben dem gegnerischen Auto haben. Bei einem Angriff außen muss der überholende Fahrer am Scheitelpunkt vorne liegen. Bei Schikanen wird jede Kurve nach obigen Regeln gesondert betrachtet. Als Streckenlimits gelten die weißen Linien. Wer mit allen vier Rädern die Strecke verlässt, bekommt die Runde gestrichen. Drei Mal im Rennen bedeutet Strafe. Da nicht alle Kurven elektronisch überwacht werden, werden bei Streitfällen in den anderen Kurven die Aufnahmen der Streckenkameras und die Bordkameras der Autos herangezogen. ■



XPB

Die Regeln für Zweikämpfe auf der Strecke wurden schriftlich festgehalten

Formel 1

F1 unter Beschuss

Der Anschlag auf ein Öl-Depot unweit der Rennstrecke in Jeddah hätte beinahe zur Absage des GP-Wochenendes geführt. Am Ende wurde das Programm aber doch wie geplant durchgezogen.

Von: **Tobias Grüner**

Während des ersten Trainings zum GP Saudi-Arabien stiegen 13 Kilometer von der Strecke entfernt plötzlich dunkle Rauchwolken auf. Huthi-Rebellen hatten einen Drohnen-Angriff auf ein Depot des staatlichen Öl-Konzerns Aramco verübt, wodurch ein großes Feuer ausbrach.

Zwischen den beiden Auftaktsitzungen kamen Teamchefs und Fahrer zu einem Treffen zusammen, was den Anpfiff des zweiten Trainings um 15 Minuten verzögerte. Nach den Proberunden wurde am Abend erneut getagt. Dabei entschieden sich die Fahrer zunächst einstimmig dazu, die restlichen Sessions und das Rennen abzusagen. Erst das gute Zureden durch einige Teamchefs und die Sicherheitszusagen der lokalen Veranstalter und Behörden stimmten die Piloten schließlich um. Um 1.20 Uhr in der Nacht verließen alle Beteiligten das Meeting. „Es wäre die falsche Entscheidung gewesen, den Grand Prix zu verlassen“, erklärte Ferrari-Boss Mattia Binotto. Die Verantwortlichen erklärten, dass man nach dem Rennwochenende weitere Diskussionen führen will, ob die Königsklasse in Zukunft noch einmal in Saudi-Arabien fahren wird. Der Ende 2020 unterschriebene Vertrag läuft angeblich über zehn Jahre.

Beim TV-Sender Sky F1 ging man kein Risiko ein. Experte Ralf Schumacher, Kommentator Sascha Roos und Moderatorin Sandra Baumgartner verließen Samstagfrüh das Land vorzeitig. ■



XPB

Nur 13 Kilometer von der Strecke entfernt schlug eine Rakete ein

NACHRICHTEN

RENNLEITER AUTARK
Der neue Formel-1-Rennleiter Niels Wittich hat seine Feuertaufe in Jeddah bestanden. Der Ex-DTM-Rennchef wird bei allen Grands Prix im Einsatz sein. Bei acht Rennen assistiert ihm Eduardo Freitas. Herbie Blash bleibt Berater im Hintergrund. Der neue Kontrollraum in Genf mischt sich nur bei Regelfragen ein. Während des Rennens ist der Rennleiter autark. Das Überwachungszentrum wird hauptsächlich zu Schulungszwecken genutzt.

VETTEL-ABSAGE
Nico Hülkenberg musste erneut für den an Corona erkrankten Sebastian Vettel einspringen. Laut Aston-Teamchef Mike Krack kämpfte Vettel mit heftigen Erkältungssymptomen. „Wir haben ihm bis zur letzten Minute die Tür für eine Rückkehr offengehalten, aber irgendwann war das Zeitfenster geschlossen. Wir hoffen, dass er sich schnell wieder erholt.“

WISELL GESTORBEN
Reine Wisell debütierte mit einem Paukenschlag in der Formel 1. Der Schwede wurde beim GP USA 1970 auf einem Lotus Dritter. Im Jahr darauf holte er als Teamkollege von Emerson Fittipaldi neun Punkte. Wisell trat bei 22 Grands Prix an, fuhr bis 1974 für Lotus, B.R.M. und March. Nach seiner Rennkarriere wanderte er nach Thailand aus, wo er am 20. März im Alter von 80 Jahren starb.

TAKAHASHI GESTORBEN
Kunimitsu Takahashi war einer der vielseitigsten Rennfahrer aller Zeiten. 1961 gewann er einen Motorrad-WM-Lauf in Hockenheim. Später feierte er einen Klassensieg in Le Mans, nahm 1977 am GP Japan teil und fuhr als 54-Jähriger noch Formel Nippon. 1992 gründete er seinen eigenen Rennstall Team Kunimitsu. Takahashi starb am 16. März nach langer Krankheit im Alter von 82 Jahren.

From Hero to zero

Licht und Schatten am Roten Meer: Auf den chaotischen Sprint folgte ein sauberes Hauptrennen

RED BULL

Liam Lawson (Carlin) und Felipe Drugovich (MP Motorsport) sicherten sich die Formel-2-Siege in Saudi-Arabien. Gleich mehrere Titel-Anwärter gerieten am zweiten Renn-Wochenende in größere Probleme.

Von: **Philipp Körner**

Heftige Abflüge, emotionale Diskussionen und wiederholtes Drama in der Boxengasse – auch auf dem Jeddah Corniche Circuit lieferte die Formel 2 mehr Action, als ihr lieb war. So war das Feld nach dem einzigen Training bereits um ein Auto geschrumpft: Charouz-Pilot Cem Bölükbasi verunfallte an derselben Stelle wie Mick Schumacher am Samstag und musste ebenfalls als Vorsichtsmaßnahme aussetzen. Zudem schlug der Meisterschaftsführende Théo Pourchaire (ART) hart in die Mauer ein. Sein Auto wurde zwar gerade noch für die Qualifikation fertig, aber ein Brand verhinderte dann eine richtige Zeitenjagd – das Wochenende des Franzosen war vorbei, noch bevor es richtig begonnen hatte.

Den Großteil des Sprintrennens absolvierte das Feld hinter dem Safety Car. Zu Beginn zerstörte Amaury Cordeel (Van Amersfoort Racing) sein Auto im zweiten Umlauf und beendete damit sein Renn-Wochenende vorzeitig. Beim vom Prema-Piloten Dennis Hauger angeführten Restart staute sich das Feld dann auf und sah, wie Virtuosi-Fahrer Jack Doohan dem Carlin-Rivalen Logan Sargeant ins Heck krachte.

Während der zweiten Neutralisierung kam es zum Streit des Wochenendes. Entsprechend einer allgemeinen Bitte der Rennleitung durchfuhr Hauger die Boxengasse. Allerdings hatte diese ihre Meinung wieder geändert und signalisierte mit LED-Kreuzen die geschlossene Einfahrt in die Service-Straße. Bis auf Hauger erkannten alle das neue Signal. Prema polterte, man sei der Absprache gefolgt, doch die Stewards belegten Hauger mit einer Zehn-Sekunden-Stop-and-Go und kassierten seinen Protest ein. In den wenigen Runden unter Grün kämpfte sich Liam Lawson beherzt bis auf den ersten Platz nach oben. Jüri Vips (Hitech) und Felipe Drugovich rundeten das strafenbereinigte Podium ab.

Kostspieliger Fehler

Am Sonntag setzte Felipe Drugovich seine Pole-Position vom Freitag gekonnt in einen Sieg um. Auch der auf dem zweiten Rang gestartete Richard Verschoor (Trident) konnte seine Ausgangsposition bis ins Ziel verteidigen. Der dritte Rang eines sauberen Hauptlaufs ging an den Prema-Piloten Jehan Daruvala, der dank einer starken Strategie und einer begeisternden Fahrt elf Plätze gutgemacht hatte. Liam Lawson schied mit einem losen linken Vorderrad nach einem Schlagschrauber-Defekt aus. Das Team hatte den Werkzeugwechsel missverstanden und ihn losgelassen. Weiter geht es Ende April in Imola. ■

MOTORSPORT IMAGES

Ein loses Vorderrad beendete Lawsons Hauptrennen



MOTORSPORT IMAGES

Felipe Drugovich reiste als Meisterschaftsführender ab

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Liam Lawson	47.55,487 min
2.	Jüri Vips	+ 3,166 s
3.	Felipe Drugovich	+ 4,846 s
4.	Calan Williams	+ 6,277 s
5.	Richard Verschoor	+ 12,121 s
6.	Ayumu Iwasa	+ 13,520 s
7.	Jehan Daruvala	+ 15,237 s
8.	Marino Sato	+ 16,040 s
9.	Roy Nissany	+ 17,390 s
10.	Enzo Fittipaldi	+ 17,441 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Felipe Drugovich	47.41,485 h
2.	Richard Verschoor	+ 2,379 s
3.	Jehan Daruvala	+ 15,358 s
4.	Jake Hughes	+ 19,117 s
5.	Marcus Armstrong	+ 20,595 s
6.	Dennis Hauger	+ 21,071 s
7.	Ayumu Iwasa	+ 27,108 s
8.	Roy Nissany	+ 28,428 s
9.	Jack Doohan	+ 28,861 s
10.	Jüri Vips	+ 32,173 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Felipe Drugovich	43
2.	Liam Lawson	34
3.	Richard Verschoor	32
4.	Jüri Vips	28
5.	Théo Pourchaire	25

PORSCHE

Szenen einer Karriere: Vic Elford als Rennprofi (l.) und als Porsche-Botschafter

PORSCHE

Erinnerungen an Vic

Am 13. März ist Vic Elford in seiner Wahlheimat Florida verstorben. Er wurde 86 Jahre alt. Kein anderer Spitzenfahrer seiner Ära war in so vielen Disziplinen erfolgreich wie der rastlose Brite. Egal ob Marken-WM oder CanAm, ob Formel 1 oder Rallye Monte Carlo: „Quick Vic" war überall sehr erfolgreich.

Von: **Dirk Johae**

In der goldenen Oktobersonne klang das beständige Rauschen der Wellen wie das Geräusch einer Zeitmaschine. Für das Interview saßen wir damals entspannt auf einer kleinen Mauer an einem korsischen Strand. Zwar war Vic Elford von seiner Krankheit bereits gezeichnet. Aber er erzählte munter mit kräftiger Stimme von seinem ersten Porsche-Einsatz 1966: „Ich saß damals am Hafen, als die Fähre anlegte und der Transporter mit dem Auto auf dem Hänger auf den Pier rollte." Beim Blick in den Transporter musste Elford später feststellen, dass das Trio aus Rennleiter von Hanstein und zwei Mechanikern neben dem 911 nur wenige Ersatzteile mitgebracht hatte. „Porsche gehen nicht kaputt", begegnete von Hanstein den tiefen Sorgenfalten des Briten, der die Organisation britischer Teams gewohnt war.

Die Einsätze von Porsche waren damals noch hemdsärmelig organisiert. Fahrerverträge für eine ganze Saison gab es nicht, ebenso wenig ein Rallyeteam. Elfords Rallyeeinsätze wurden von der Kundenabteilung betreut.



PORSCHE

Vor Werk 1: Das erfolgreiche Rallyeteam Vic Elford (r.) und David Stone

Zusammen mit Hermann Briehm leistete der Brite Pionierarbeit, tüftelte beispielsweise Getriebeübersetzungen aus, um mit dem 911 bei den Rallyes erfolgreich zu sein. Diese Fähigkeit, sich mit den Ingenieuren und Technikern gut verständigen zu können, zeichnete Elford neben seiner fahrerischen Vielseitigkeit besonders aus. Auch andere Teams schätzten das, wie beispielsweise Chaparral, für das er 1970 einige CanAm-Rennen bestritt.

Viele Freundschaften

Im Herbst 1966 beginnt mit dem Einsatz bei der Korsika-Rallye Elfords Porsche-Ära, die ihm die größten Erfolge seiner Karriere beschert. Huschke von Hanstein wird zum väterlichen Freund: „Er nannte mich immer Vicky oder my Boy oder beides", erinnerte sich Elford. Auch mit Ferdinand Piëch verband ihn eine besondere Beziehung, und er genoss eine große Wertschätzung. Für Elfords Biografie steuerte der spätere Volkswagen-Chef das

Vorwort bei. Eine seltene Ehre für einen Rennfahrer.

Vic Elford ist ein Glückstreffer für Porsche. Er selbst habe Porsche angesprochen, betont er im Gespräch. Das Vertrauen rechtfertigte er mit Erfolgen fast wie am Fließband. 1967 wird er mit dem 911 S Rallye-Europameister in der GT-Kategorie. Außerdem gewann er das erste Rallycross-Rennen der Geschichte und feierte mit einem Klassensieg im Carrera 6 gemeinsam mit dem Niederländer Ben Pon seine Le-Mans-Premiere – der Auftakt zu einer Reihe von Erfolgen bei Langstreckenrennen auf der Rundstrecke. In die folgende Saison startete Vic Elford jedoch zunächst mit einem lang ersehnten Rallyeerfolg.

Große Erfolge

1968 brach bei der Rallye Monte Carlo eine neue Ära an. Erstmals zählten auf den Wertungsprüfungen die reinen Bestzeiten. Die bis dahin praktizierte Koeffizienteneinstufung für die einzelnen Fahrzeugtypen war Geschichte. Vic Elford und David Stone gewannen die Monte im Werks-911. Viel Zeit zum Feiern blieb Elford allerdings nicht. Gleich im Anschluss flog Elford nach Florida.

In Daytona gehörte er zum Fahrerteam beim 24-Stunden-Rennen. Und es folgte gleich der nächste Erfolg für den Briten. Im 907 Langheck mit dem diffizilen Achtzylindermotor gewann er den Auftakt zur Marken-Weltmeisterschaft mit Jochen Neerpasch, Rolf Stommelen, Jo Siffert und Hans Herrmann – der Auftakt zu Elfords erfolgreichster WM-Saison. Bei drei von zehn Läufen gehörte er zur siegreichen Fahrerbesatzung. Im Mai standen die beiden Läufe auf seinen beiden Lieblingsstrecken auf dem Programm: Targa Florio und Nürburgring.

Beim Straßenrennen auf Sizilien zeigte Elford seine eindrucksvollste Leistung. Gemeinsam mit Umberto Maglioli, dem Sieger von 1956, startete er in einem Porsche 907. Durch Probleme mit den Reifen fiel das Team weit zurück. Zu Beginn seiner zweiten Runde lag Elford 18 Minuten hinter dem Führenden aussichtslos zurück. „Ich bin dann so schnell wie möglich gefahren, flat out“, erzählte er. „Jede Rundenzeit war schneller als die vorige, und wir gewannen das Rennen.“ Das Siegerplakat von Porsche zeigte das Konterfei von Vic Elford anstatt einer üblichen Fahrszene. „Entwicklungschef Helmuth Bott meinte, dass dieses Mal nicht Porsche, sondern ich das Rennen gewonnen hätte“, so Elford im Interview 2017. „Darauf bin ich heute noch sehr stolz.“

Einige Formel-1-Einsätze

Nur zwei Wochen später gewann Elford auch den WM-Lauf auf dem Nürburgring mit Jo Siffert. Mit insgesamt drei WM-Siegen in der Eifel war er dort der erfolgreichste Fahrer dieser Ära. Außerdem gewann er dort 1970 auch das 500-Kilometer-Rennen in einem Chevron. In der gleichen Saison öffnete Vic Elford sein kurzes Formel-1-Kapitel mit insgesamt 13 Einsätzen. Die Premiere in einem Cooper-BRM in Frankreich bescherte ihm den vierten Platz – Elfords bestes Resultat in der Königsklasse.

Auch nach seiner Fahrerlaufbahn blieb Elford dem Motorsport verbunden. Er unterstützte Jean Rondeau beim Le-Mans-Einsatz für Inaltera und arbeitete eine Saison lang als Manager für ATS. Am 13. März 2022 starb Elford in Florida an den Folgen einer Krebserkrankung. ■



Vic Elford

Geburtstag: 10.6.1935 London (UK)
Gestorben: 13.3.2022 in Florida (USA)

KARRIERE-HIGHLIGHTS

1967: Rallye-Europameister (GT) auf Porsche 911 S
1967: Erster Start in Le Mans: Klassensieg und 7. Gesamtplatz (Porsche 906 KH)
1967: Sieger des ersten Rallycross-Rennens der Welt in Lydden Hill, UK (Porsche 911)
1968: Sieger Rallye Monte Carlo (Porsche 911 T)
1968: Sieger 24h Daytona (Porsche 907 LH)
1968: Sieger Targa Florio (Porsche 907 KH)
1968: Sieger 1000 km Nürburgring (Porsche 908)
1968–1971: Formel 1 (Cooper, McLaren, BRM)
1968 4. GP Frankreich
1970: Sieger 1000 km Nürburgring (Porsche 908/3)
1971: Sieger 12h Sebring und 1000 km Nürburgring (Porsche 908/3)



PORSCHE

Monte-Sieg 1968: Elford/Stone auf dem Col de Turini



PORSCHE

Targa Florio 1968: „Nicht Porsche, sondern Sie haben gewonnen“



IMAGO

In Colin Crabbes McLaren: Einer von insgesamt 13 Formel-1-Starts



PORSCHE

Elfords favorisierte Strecke: Targa Florio 1971 im Porsche 908/3



Frédéric Makowiecki, Michael Christensen und Laurens Vanthoor holten den NLS-Premierensieg in 2022

Grello zum Ersten

Ein neuer Streckenrekord, packende Duelle auf den letzten Metern und vielversprechende Newcomer: Der Saisonauftakt zur Nürburgring Langstrecken-Serie überraschte in vielerlei Hinsicht – vor allem mit frühlingshaften Temperaturen. Der Sieg ging an einen alten Bekannten: Der Manthey-Porsche überquerte die Ziellinie am Ende vor dem Land-Audi und dem KCMG-Porsche.

Von: **Bianca Leppert**

Sind wir hier richtig? Das fragten sich sicher einige Zuschauer bei ihrer Ankunft angesichts strahlenden Sonnenscheins und T-Shirt-Temperaturen an der Nordschleife. Für die 67. ADAC Westfalenfahrt war alles perfekt angerichtet, und so bekamen sie im Zeittraining auch direkt einen Leckerbissen. Dank einiger Streckenabschnitte mit frischem Asphalt (unter anderem Übergang von GP-Strecke zu Nordschleife und Hohenrain-Schikane) und den idealen Wetterbedingungen stand ein neuer Streckenrekord zu Buche. Axcil Jefferies hämmerte den Lamborghini Huracán von Konrad Motorsport in 7.50,370 Minuten um die Strecke und sicherte sich damit auch die Pole-Position.

Das Glück war der Mannschaft um Franz Konrad aber nicht vergönnt. Schon im ersten Stint kämpfte Jefferies mit Problemen und hatte kurz darauf wieder einmal einen Reifenschaden, was am Ende nur Platz 10 einbrachte. Offenbar hätte der Huracán die harte Michelin-Mischung an der Hinterachse gebraucht, doch die hatten die Franzosen nicht dabei.

Manthey auf leisen Sohlen

Einmal mehr räumten am Ende die Lokalmatadore ab. Frédéric Makowiecki, der von Michael Christensen und Laurens Vanthoor unterstützt wurde, überquerte mit dem Porsche 911 GT3 R von Manthey nach vier Stunden die Ziellinie mit 1,231 Sekunden Vorsprung vor dem Land-Audi R8 LMS Evo II. Dabei hatte man den von Platz 15 gestarteten Grello erst gar nicht auf dem Zettel. Im Qualifying probierte man noch einiges am Setup aus, was jedoch nicht funktionierte wie erhofft. Schließlich kam Vanthoor auch Verkehr für eine schnellere Runde in die Quere.

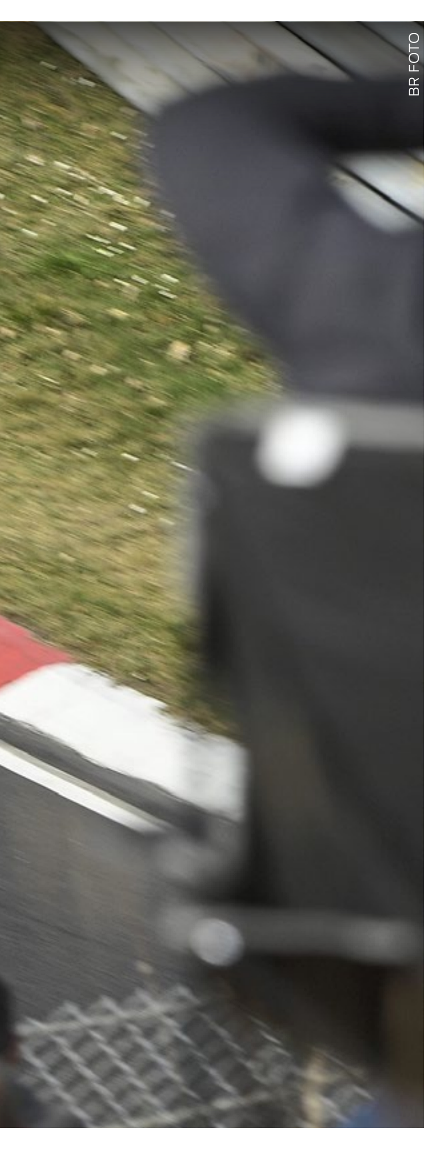
> „Das Team hat uns mit einer guten Strategie dahin gebracht, dass wir mit den anderen kämpfen konnten. Und natürlich hat es geholfen, nach dem Stopp vorn zu sein.“
>
> Frédéric Makowiecki, Manthey

Ein Schlüssel war jedoch der erste Boxenstopp nach Runde 6, während viele andere schon in Runde 5 oder erst in Runde 7 stoppten. Fortan lag man kontinuierlich in den Top 3. „Das Team hat uns mit einer guten Strategie dahin gebracht, dass wir mit den anderen kämpfen konnten“, sagte Makowiecki. Vor allem das Duell zwischen Christopher Mies im Land-Audi und Vanthoor ließ die Zuschauer an den Nägeln knabbern. Immer wieder wechselten sie sich an der Spitze ab. Beim letzten Stopp fuhr der Audi zeitgleich vor dem Porsche in die Boxengasse, doch der Porsche kam in Führung liegend heraus. „Wir haben wohl leider etwas zu viel getankt oder hatten eine zu lange Standzeit, denn wir kamen vor ihnen rein, aber hinter denen raus“, sagte Mies.

Das Audi-vs.-Porsche-Duell fand danach eine Fortsetzung mit anderen Protagonisten. Jusuf Owega, der sein erstes GT3-Rennen auf der Nordschleife bestritt, trat gegen den erfahrenen Porsche-Kutscher Makowiecki an. Dessen Erfolgshistorie beeindruckte Owega nur wenig. Denn der biss sich wie ein Terrier am Elfer fest, zog am Ende aber den Kürzeren.

Owega wie Räikkönen?

Obwohl Owegas Vorstellung außerordentlich überzeugend war und er sich zum Gespräch des Fahrerlagers machte, sprachen seine Gesichtszüge nach dem Rennen Bände. Die Enttäuschung über den verpassten Debütsieg überwog zumindest nach außen hin die Freude über den gelunge-


BR FOTO

nen Einstand in der Grünen Hölle. „Es hat zwar nicht gereicht, aber ich glaube, ich darf mich nicht zu sehr beschweren“, sagte Owega. „Ich war immer dran, aber auf der Döttinger Höhe konnte ich nicht richtig Schwung für die Hohenrain-Schikane holen, weil ich im Windschatten Untersteuern hatte. Ich bin glücklich, auch wenn es nicht so aussieht.“ Teamkollege Mies erklärte später die Mimik seines Teamkollegen mit einem Augenzwinkern: „Jusuf ist der Kimi Räikkönen der Nordschleife.“ Spannende Randnotiz: Es war ein reiner Kundeneinsatz von Land mit dem neuen Audi R8 LMS Evo II (siehe Nachrichten-Spalte).

Der zeichnet sich vor allem durch mehr Drehmoment und eine modifizierte Aerodynamik aus, die mehr Abtrieb in mittelschnellen und schnellen Kurven garantieren soll. Die Konkurrenz monierte, dass der Topspeed darunter offensichtlich nicht gelitten hat – was normalerweise bei mehr Abtrieb der Fall ist.

Den letzten Podiumsplatz ergatterte KCMG mit Josh Burdon und Dennis Olsen im Porsche 911 GT3 R. „Wir haben noch viel zu tun, weil auch ein Teil der Mannschaft neu ist“, resümierte Dennis Olsen. „Wir müssen noch am Setup und einigen Abläufen im Team arbeiten.“

> „Wir haben wohl leider etwas zu viel getankt oder hatten eine zu lange Standzeit, denn wir kamen vor dem Porsche rein, aber dann leider hinter ihnen wieder heraus.“
>
> Christopher Mies, Land-Audi

BMW hadert noch etwas

Den besten Mercedes-AMG GT3 findet man auf Rang 4 wieder. Hier griffen für HRT Manuel Metzger, Luca Stolz und erstmals Raffaele Marciello ins Lenkrad, der nun zur neuen Stammbesetzung im Bilstein-Mercedes gehört. Schubert Motorsport ist mit dem brandneuen BMW M4 GT3 ebenfalls wieder zurück auf der Nordschleife. Allerdings rutschte man in der Schlussphase wegen des letzten Boxenstopps noch aus den Top 3 heraus und beendete den Saisonauftakt mit Alex Sims, Niklas Krütten und Jesse Krohn auf dem fünften Platz. Bei Walkenhorst Motorsport fiel das Top-Auto bereits im Zeittraining einem technischen Defekt zum Opfer, der nun eingehend untersucht werden muss und in Sachen Zuverlässigkeit bei BMW erneut die Alarmglocken läuten lassen dürfte.

Dahinter reihten sich gleich drei Audi ein. Der werksunterstützte Audi von Car Collection (Müller/Haase) führte das Trio vor dem Phoenix-Audi (Feller/Giermaziak/Schramm) und dem Schwesterauto (Kolb/Stippler) an. Feller machte als Nordschleifen-Rookie positiv auf sich aufmerksam und landete mit seinen Teamkollegen ursprünglich sogar auf Rang 4. Doch man musste eine Zeitstrafe wegen eines Gelbvergehens verschmerzen. Gleiches Schicksal ereilte Lionspeed-Racing, die dadurch aus den Top 10 purzelten. Das BMW-Junior-Team (Verhagen/Harper/Hesse) kam vor dem Konrad-Lambo ins Ziel, der die Top 10 komplettierte.

Einen Totalausfall musste Falken verbuchen. Zunächst sah es im Zeittraining mit den Plätzen 4 und 8 noch vielversprechend


BR FOTO

Am Start waren noch beide Falken gut dabei, später gab es Kleinholz



BR FOTO

Bestes Audi-Team: Land überzeugte im Kundeneinsatz mit Owega und Mies



BR FOTO

Schubert ist mit dem neuen BMW M4 GT3 zurück auf der Nordschleife



BR FOTO

Platz 4 für Mercedes: Der HRT-Bilstein-AMG nun mit Raffaele Marciello



Nummer 1: Die Meister gehen getrennte Wege, Philipp Leisen blieb bei Adrenalin

BR FOTO

aus. Doch dann kam die erste Hiobsbotschaft, weil Lars Kern positiv auf Covid-19 getestet wurde und damit raus war.

Teamkollege Martin Ragginger hatte im Rennen ohnehin wenig Glück, weil er den Elfer nach einer Berührung eines Konkurrenten abstellen musste. Noch härter traf es im Schwesterauto Marco Seefried. Während Patrick Pilet im ersten Stint führte, wurde Seefried zu Beginn seines Stints von einem Porsche Cayman beim Überrunden in Richtung Kesselchen übersehen, von der Strecke gedrängt und der Elfer gefaltet.

Blick in die Klassen

Die ersten Klassensieger des neuen Porsche-Markenpokals (Porsche 911 GT3 Cup) heißen Christopher Brück, Moritz Kranz und Karsten Krämer von KKrämer Racing. Großen Zuspruch bekommt auch weiterhin die VT2-Klasse, die nun in Fronttriebler sowie Hecktriebler und Allrad gesplittet wurde. Bei den Fronttrieblern siegte Mathilda Racing (Paatz/Schumann/Hochwind), bei der Heck- und Allrad-Fraktion Adrenalin Motorsport (Zils/Sandberg/Setsaas).

Die V4-Klasse, die im vergangenen Jahr noch die Meister stellte, hatte hingegen nur sechs Starter aufzubieten. Hier ist Philipp Leisen mit der Startnummer 1 weiterhin am Start und triumphierte, sein Ex-Teamkollege Danny Brink wechselte zu FK Performance in die VT2-Klasse (Heckantrieb und Allrad). ■

NLS, 1. LAUF, 67. ADAC WESTFALENFAHRT (4 STUNDEN)

Pole-Position
#7, Di Martino/Jefferies (Konrad Motorsport, Lamborghini GT3 Evo), 7.50,370 min
Schnellste Runde
#7, Di Martino/Jefferies (Konrad Motorsport, Lamborghini GT3 Evo), 7.54,136 min

1.	#911	Makowiecki/Christensen/Vanthoor	Manthey Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	29 Runden
2.	#29	Mies/Owega	Montaplast by Land	Audi R8 LMS GT3 Evo2	SP9 Pro	+ 1,231 s
3.	#18	Olsen/Burdon	KCMG	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 35,820 s
4.	#12	Stolz/Marciello/Metzger	Mercedes-AMG Team Bilstein	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 40,974 s
5.	#20	Sims/Krohn/Krütten	Schubert Motorsport	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 45,072 s
6.	#22	Haase/Müller	Audi Sport Car Collection	Audi R8 LMS GT3 Evo2	SP9 Pro	+ 58,718 s
7.	#16	Giermaziak/Schramm/Feller	Scherer Sport Team Phoenix	Audi R8 LMS GT3 Evo2	SP9 Pro	+ 1.15,241 min
8.	#5	Kolb/Stippler	Scherer Sport Team Phoenix	Audi R8 LMS GT3 Evo2	SP9 Pro	+ 1.34,938 min
9.	#44	Harper/Hesse/Verhagen	BMW Junior Team	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 2.40,266 min
10.	#7	Jefferies/Di Martino	Konrad Motorsport	Lamborghini Huracán	SP9 Pro	+ 2.51,840 min



BR FOTO

Triumph mit neuem Cup: Brück, Kranz und Krämer



BR FOTO

Klassensieger im BMW M2 CS: Führich/Griessner

NACHRICHTEN

NUR ZWEI WERKS-AUDI?
Derzeit sieht es so aus, als ob es beim 24h-Rennen Nürburgring nur zwei werksunterstützte Audi R8 von Car Collection und Phoenix geben wird. Land Motorsport zeigte zwar die beste Performance zum Auftakt, war aber nur als Kundenteam unterwegs und hat für den Rest der NLS-Saison keinen Werksauftrag.

MERCEDES MIT TRIOS
Mercedes-AMG geht beim diesjährigen 24h-Rennen einen neuen Weg und setzt nur noch auf drei Piloten pro Auto in ihren Fahrer-Lineups. So will man die Vorbereitungszeit für die einzelnen Fahrer intensivieren und vermeiden, dass – wie oft schon in der Vergangenheit passiert – ein Fahrer ohnehin kaum im Rennen eingesetzt wird.

REIFEN-LOGISTIK TEUER
Mehrere asiatische Reifenhersteller meldeten, dass die Transportkosten extrem in die Höhe gegangen sind. Vor dem 24h-Rennen werden die Reifen meist per Flugzeug transportiert, erst zum Saisonhighlight mit dem Container auf dem Schiff. Früher waren es rund 100 Euro pro Reifen, nun sind es bis zu 900 Euro. „Da kannst du jedem Reifen ein Business-Class-Ticket kaufen und ihn auf den Sitz schnallen", witzelte ein Insider.

FLUCHEN ÜBER TYRE APP
Einige Teams quälten sich mit der neuen Tyre App herum, für die jeder einzelne Reifen mit Barcode gescannt werden muss. In der Praxis erwies sich das bei teils über 40 Reifen als mühsam, weil es noch Kinderkrankheiten gab.

DNLS-TALENT GESUCHT
Alle Sim-Racer zwischen 14 und 18 Jahren können sich bei NLS 2, 3 und 4 am Samstag von 13 bis 18 Uhr in der eSports Bar im ring°carré beweisen und sich für eine DNLS-Saison mit AMG-Werksfahrer Adam Christodoulou qualifizieren.

GTWS-Finale in Barcelona

Mit Konstanz zum Sieg

Spannung bis zum letzten Lauf: Der sport auto-Superracer von 2019, Marcel Marchewicz, gewann auf dem von Schnitzelalm Racing eingesetzten BMW M2 CS Racing die in Portugal und Spanien ausgetragene GT Winter Series 2021/22.

Von: **Horst von Saurma**



Titelträger in der GTWS 2021/22: Marcel Marchewicz und Michael Sander

Regenschauer, nasse Fahrbahn, stehendes Wasser – wer sich ausgemalt hatte, im Umfeld des Circuit Catalunya bei Barcelona würde es Mitte März keine Wetterkapriolen geben, wurde eines Besseren belehrt. Das erste Sprintrennen des vierten und letzten Laufs zur GT Winter Series (GTWS) fiel zwar nicht buchstäblich ins Wasser, aber die Gischt reduzierte den Durchblick bei so manchem Racer augenscheinlich auf ein Minimum. Dem meteorologischen Tief fielen gleich im ersten Umlauf ein paar Kombattanten zum Opfer, was das für eine halbe Stunde angesetzte Sprintrennen wegen einer langen Gelbphase auf ein Minimum von zehn Runden verkürzte.

Die schnellste Rundenzeit presste Antonio Teixeira seinem Ligier LMP3 mutig ab (2.03,9 Minuten), aber es half nichts: Das Bullitt Racing Team trumpfte mit seinem schwarz/roten Aston Martin Vantage GT3 im Regen dermaßen auf, dass selbst Teixeira mit einem Abstand von elf Sekunden nur als Zweiter im Ziel einlief.

Das im BMW M2 CS Racing Winter Cup antretende Schnitzelalm-Team mit den Fahrern Marcel Marchewicz und Michael Sander war auch am letzten GTWS-Wochenende fehlerfrei unterwegs. Mit einem achten Gesamtrang im ersten und einem elften im zweiten Sprintrennen manövrierte sich das Erfolgs-Team faktisch schon vor dem finalen Endurance-Rennen auf die Pole-Position für die Meisterschafts-Gesamtwertung.

Dort reichte dem Team ein elfter Gesamtrang inmitten einer zum Teil deutlich stärkeren Konkurrenz, um das Championat der GT Winter Series 2021/22 mit drei Punkten Vorsprung für sich zu entscheiden. Auf dem zweiten Gesamtrang ein weiterer BMW M2 CS Racing mit dem spanischen Duo José Manuel de los Milagros Vinela und Nerea Marti vom Team BMW Espana Motorsport. Das Vorjahres-Siegerteam vom Drago Racing Team ZVO mit Robert Haub und Gabriela Jilkova erreichte auf einem Mercedes AMG GT4 Gesamtrang 3. ■







24h-Rennen Le Mans: Hendrick Motorsport setzt 2023 NASCAR-Auto in Le Mans ein

NASCAR macht Garage 56!

Ein halbes Jahrhundert, nachdem Bill France Sr. zum ersten Mal ein NASCAR-Auto nach Le Mans brachte, wiederholt sich 2023 die Geschichte: Hendrick Motorsports will mit Unterstützung von NASCAR und GM in der Le-Mans-Sonderklasse Garage 56 antreten.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Es war der politische Paukenschlag des Sebring-Wochenendes: Am Freitag vor dem Rennen verkündeten Vertreter von NASCAR die Absicht, 2023 beim 24h-Rennen in Le Mans anzutreten. ACO-Präsident Pierre Fillon hatte den Amis zuvor grünes Licht für das spektakuläre 24h-Projekt gegeben. Das Team Hendrick Motorsports soll in Kooperation mit NASCAR, IMSA, Chevrolet und Goodyear einen Next Gen Chevrolet Camaro ZL1 in der Einladungsklasse Garage 56 an den Start bringen, die für besondere technische Projekte und Innovationen 2012 ins Leben gerufen wurde. Der Start soll die transatlantische Kooperation zwischen IMSA/NASCAR sowie FIA und ACO unterstreichen und weiter festigen.

Etwas wortkarg waren die Initiatoren beim Thema Technik, denn es ist auf den ersten Blick klar, dass ein NASCAR-Auto kein 24h-Rennen in Le Mans durchhalten würde und aus technischen Gründen wohl auch keine Zulassung erhielte. Dazu muss die Entwicklung aufgrund der strengen Testbestimmungen bei NASCAR technisch von den Cup-Autos entkoppelt werden. Der Le-Mans-Veranstalter ACO wird eine Ziel-Rundenzeit für die Garage-56-Nennung vorgeben. Entsprechend lang ist die Liste der geplanten Modifikationen: Erstens muss der 1500 Kilo schwere Camaro deutlich abgespeckt werden, um näher an die ab 2024 startenden GT3-Fahrzeuge heranzurücken – denn die NASCAR-Wumme soll wie die GT3-Autos Rundenzeiten zwischen 3.50 und 4.00 min erreichen.

Der V8-Motor muss haltbar gemacht und auf die synthetischen Kraftstoffe in Le Mans angepasst werden, was ein technisches Redesign nahezulegen scheint. ACO-Präsident Pierre Fillon deutete an, dass der NASCAR-Chevy mit einem Hybrid-System antreten könnte, auch wenn das offiziell nicht bestätigt wurde. Dazu muss NASCAR auch die FIA-Crashtests absolvieren. Goodyear startet parallel ein großes Reifenprogramm für das Projekt. Offen ist die Fahrerfrage: Angeblich sollen die NASCAR-Superstars Jimmy Johnson, Dale Earnhardt Jr. und Jeff Gordon das Fahrzeug pilotieren. ■



Vor 47 Jahren fuhr erstmals ein Stock Car in Le Mans. 2023 ist es wieder so weit

„Ich bin so froh, wieder dabei zu sein“

Es scheint, als wäre Esapekka Lappi nie weg gewesen. Doch trotz seines Podiumsplatzes in Schweden sieht der 31-jährige Toyota-Rückkehrer Optimierungsbedarf – vor allem bei sich selbst.

Von: **Reiner Kuhn**

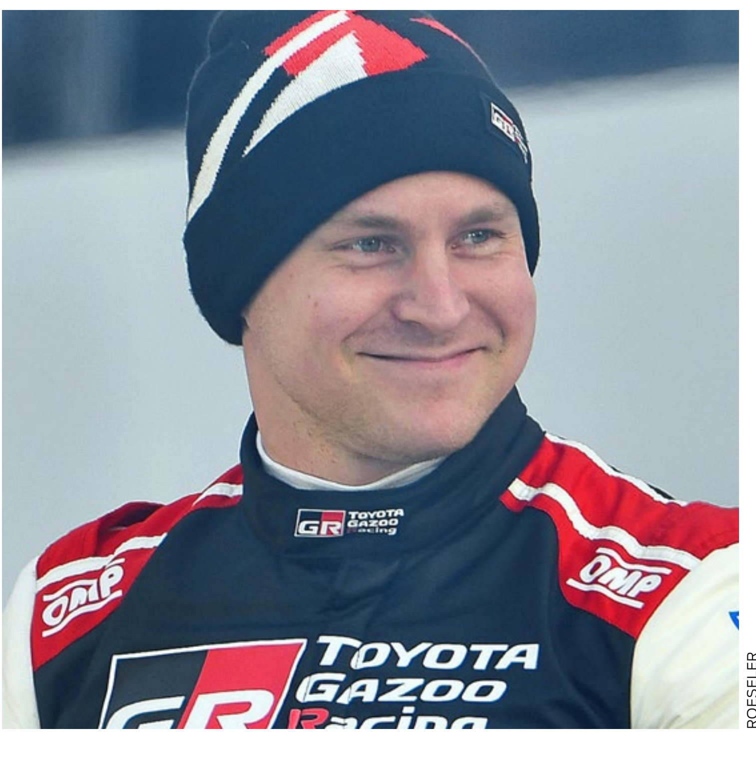
Hut ab, Rang 3 beim Debüt im Hybridboliden kann sich sehen lassen. Wie zufrieden sind Sie mit Ihrem Einstand bei der Rallye Schweden?
Das Resultat ist okay, aber mit meiner Rallye bin ich nicht wirklich zufrieden. Da gibt es noch einiges zu tun.

Wir sind gespannt …
In engen Passagen hat es gut gepasst. Aber auf den breiten und weiten Abschnitten fehlte mir das richtige Gefühl, um ans Limit zu gehen.

Wissen Sie, woran es liegt?
Um ehrlich zu sein, nicht wirklich. Ich denke, es ist das Handling des neuen Autos und liegt an der Front. In den richtig schnellen Ecken fehlt mir noch das Vertrauen. Die Reaktion des Autos beim Lenken dauert etwas zu lange. Bei knapp 200 Stundenkilometern im Wald ist das nicht mein Ding. Aber wir werden das aussortiert bekommen. Vielleicht ist es eine Einstellungssache der Differenziale, vielleicht auch etwas anderes.

Wie unterscheidet sich der Yaris Rally1 vom Yaris WRC?
Mal ganz abgesehen vom Hybridsystem und dem optimalen Nutzen des Elektroboosts, ist der Unterschied schon enorm. Der Rally1 ist um einiges schwerer und auch träger als ein WRC. Aber auch sonst, bei der Aero, dem Fahrwerk und vor allem aufgrund des fehlenden Mitteldifferenzials fährt sich der Rally1 anders. Mit Letzterem komme ich gut klar, ich habe ja einige Erfahrung im Rally2-Auto und weiß, worauf es da ankommt.

Soll heißen, die restriktiven Testbeschränkungen machen Ihnen weniger zu schaffen als anderen?



ROESELER

„Unser Toyota-Team ist extrem stark und ausgeglichen besetzt. Das macht die Sache für mich nicht einfacher, aber reizvoller.“
Esapekka Lappi

Schaut man auf mein Ergebnis in Schweden, scheint mir freie Zeit gutzutun (lacht). Im Ernst: Natürlich zählt jeder Kilometer. Nichts ist wichtiger als Zeit hinterm Lenkrad. Da hier in Finnland aber noch immer etwas Schnee liegt, können wir die Schotterpisten auf unserem Testareal derzeit nur bedingt nutzen. Ich denke, ich darf verraten, dass unser Testteam gerade in Sardinien weilt und wir uns dort auf die nächsten Aufgaben vorbereiten.

Nach drei Jahren sind Sie zu Toyota zurückgekehrt. Wie sehr hat sich das Team in dieser Zeit verändert?
Vorweg möchte ich sagen, dass ich das Team nicht wegen Teamchef Tommi Mäkinen, sondern vielmehr wegen der Frau an seiner Seite verlassen habe. Die Leute im Team sind größtenteils dieselben, mit viel Erfahrung und noch mehr Leidenschaft. Nur dass jetzt die Atmosphäre besser ist. Das richtige Miteinander ist ein echter Erfolgsfaktor.

Wie groß ist der Anteil von Jari-Matti Latvala? 2018 war er noch Ihr Teamkollege, nun ist er Ihr Chef …
Nicht nur meiner (lacht). Keine Frage, sein Anteil ist riesig. Er kann sich in die Leute reinversetzen und vertraut ihnen. Er weiß, dass er nicht jedem zweiten Mechaniker erklären muss, wie dieser seinen Job zu machen hat. Für uns Fahrer ist es toll, dass er unsere Situation mit allen Höhen und Tiefen kennt.

Sie sind für die Rallye Kroatien nominiert. Wie bereiten Sie sich auf Ihren ersten Asphaltlauf im Hybridauto vor?
Aktuell so wie auf jeden anderen Lauf. Heißt: Anfang April werde ich bei unserem Asphalttest einen Tag im Auto sitzen – das muss vorerst reichen. Meine letzte Asphalt-Rallye war Monza 2020, es wird also nicht die einfachste Nummer, zumal ich, im Gegensatz zu allen anderen Fahrern, die Rallye nicht kenne.

Wie sieht Ihr weiteres Programm aus?
Ihr habt ja schon berichtet, dass der Séb (Ogier) in Portugal fährt. Ich bin dann auf Sardinien wieder dran und auch für Estland und Finnland gesetzt, wo ich natürlich ganz vorne mitfahren will. Aber da gibt es ja noch einen jüngeren Teamkollegen, der auch weiß, wie man das Gaspedal bedient. Auch Elfyn (Evans) sollte man nicht vergessen. Unser Team ist extrem stark und ausgeglichen besetzt. Das macht die Sache für mich nicht einfacher, aber reizvoller. Ich freue mich so sehr, wieder dabei zu sein. ■



ROESELER

Beim Debüt im Hybridboliden gleich aufs Podium: Toyota-Rückkehrer Lappi

!

Esapekka Lappi

Geburtstag: 17. Januar 1991
Geburtsort: Pieksämäki (FIN)
Herkunftsland: Finnland

WM-KARRIERE
2009: erste Rallye
2011: 1. von 66 WM-Starts
2012: Landesmeister (7 Siege)
2014: Europameister (3 Siege)
2016: WRC2-Weltmeister
2017: WM-11. (Toyota, 1 Sieg)
2018: WM-5. (Toyota)
2019: WM-10. (Citroën)
2020: WM-6. (Ford)
2021: 2 x WRC2 (VW, 2 Siege)
2022: WM-8. (Toyota)

Finaler Husarenritt



Erster EM-Sieg nach nervenstarkem Finale: Efrén Llarena

ERC



Noch abgefangen: Ricardo Moura

ERC



Erstes EM-Podium: Simon Wagner

ERC

Ricardo Moura hat Start-Ziel schon vor Augen, als Efrén Llarena aufdreht und den Lokalmatador noch abfängt. Simon Wagner wird nach starker Fahrt Dritter. Dem Autor dieser Zeilen wird eine Wasserdurchfahrt zum Verhängnis.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach der Regenschlacht beim Saisonauftakt rund um Fafe sorgt beim ohnehin schon kniffligen Schotterlauf auf den Azoren ein Sturmtief für noch schwierigere Bedingungen. Die erste Wertungsprüfung muss abgesagt werden, weil Streckensicherung und Ambulanzen nicht durchkommen. Auch der TV-Helikopter bleibt meist am Boden.

Der auf São Miguel, der größten Insel der zu Portugal gehörenden Inselgruppe, aufgewachsene Ricardo Moura nutzt bei widrigen Bedingungen seine Ortskenntnisse und setzt sich vom Start weg an die Spitze. Doch nicht die versammelte portugiesische Elite, allen voran der dreimalige Azoren-Sieger Bruno Magalhães oder Armindo Araújo, Landesmeister und Azoren-Sieger 2006, bleiben dem 43-jährigen Lokalmatador dicht auf den Fersen, sondern ein Österreicher und ein junger Spanier. Nach der ersten Tagesetappe führt Moura mit 8,4 Sekunden vor dem entfesselt aufdrehenden Simon Wagner, nur sechs Zehntel dahinter komplettiert Efrén Llarena das Skoda-Führungstrio.

Am Sonntagmorgen klart das Wetter auf. Während Moura ein paar Kohlen nachlegt und seinen Vorsprung bis zum Mittagsservice auf 14,7 Sekunden ausbaut, zieht Llarena an Wagner vorbei. Doch das reicht dem 27-jährigen Spanier im MRF-bereiften Fabia Rally2 nicht. Auf der vorletzten Prüfung „Sete Cidades", die spektakulär an einem Vulkankraterrand entlangführt, nimmt er dem Michelin-besohlten Moura 7,7 Sekunden ab. Den in 21 Azoren-Auftritten gestählten Lokalhelden scheint das nicht sonderlich zu beeindrucken, 6,1 Sekunden Vorsprung sollten auf den finalen 10,2 Kilometern für den zweiten Heimsieg nach 2016 reichen. Von wegen! Llarena brennt auf der abschließenden Powerstage eine Fabelzeit in den feuchten Schotter, nimmt Moura pro Kilometer acht Zehntel ab und gewinnt die Rallye Azoren mit 2,6 Sekunden Vorsprung. Wagner komplettiert mit 31,4 Sekunden Rückstand das Podium.

Der frühere Junior-Weltmeister Simone Tempestini wird Vierter (+ 50,4 s) vor Araujo (+ 1,48 min), der damit sowohl die Rallye-EM also auch die portugiesische Meisterschaft anführt. Dahinter folgt Hyundai-Pilot Magalhães (+ 3.01,9 min) als einziger Nicht-Skoda in den Top 10.

Bei den EM-Junioren feiern Anthony Fotia und Andrea Marbellini mit ihren frontangetriebenen Renault Clio Rally4 einen Doppelsieg. Besser noch: Der Argentinier Paulo Soria schafft als Auftaktsieger der internationalen Clio-Trophy das Kunststück, im schwächeren Rally5-Einsteigermodell hinter seinen Rally4-Toksport-Teamkollegen aufs Junioren-Podium zu klettern.

Davon konnte der Autor dieser Zeilen nur träumen. Wie Junior-Vizeweltmeister Jon Armstrong (Ford Fiesta Rally3) wird dem MSa-Mitarbeiter eine Wasserdurchfahrt zum Verhängnis – wenig später quittiert der Motor seines Clio Rally5 seinen Dienst. ■

RALLYE AZOREN (25.–27.03.2022)

Zweiter von acht EM-Läufen, mit 14 Wertungsprüfungen über 204,26 km

1.	Llarena/Fernandez (E/E), Skoda Fabia Rally2	in 2:24.58,4 h
2.	Moura/Costa (P/P), Skoda Fabia Rally2	+ 2,6 s
3.	Wagner/Winter (A/A), Skoda Fabia Rally2	+ 31,4 s
4.	Tempestini/Itu (I/I), Skoda Fabia Rally2	+ 50,4 s
5.	Araújo/Ramalho (P/P), Skoda Fabia Rally2	+ 1.47,9 min
6.	Magalhães/Magalhães (P/P), Hyundai i20 Rally2	+ 3.01,9 min
7.	Campedelli/Canton (P/P), Skoda Fabia Rally2	+ 3.10,8 min
8.	Herczig/Bacigal (HU/HU), Skoda Fabia Rally2	+ 3.34,9 min
9.	Battistolli/Scattolin (I/I), Skoda Fabia Rally2	+ 3.49,3 min
10.	Sesks/Francis (LT/F), Skoda Fabia Rally2-Kit	+ 5.15,5 min

Bestzeiten: Moura 4, Wagner 2, Tempestini & Llarena je 2, Rodrigues, Battistolli, Torn je 1

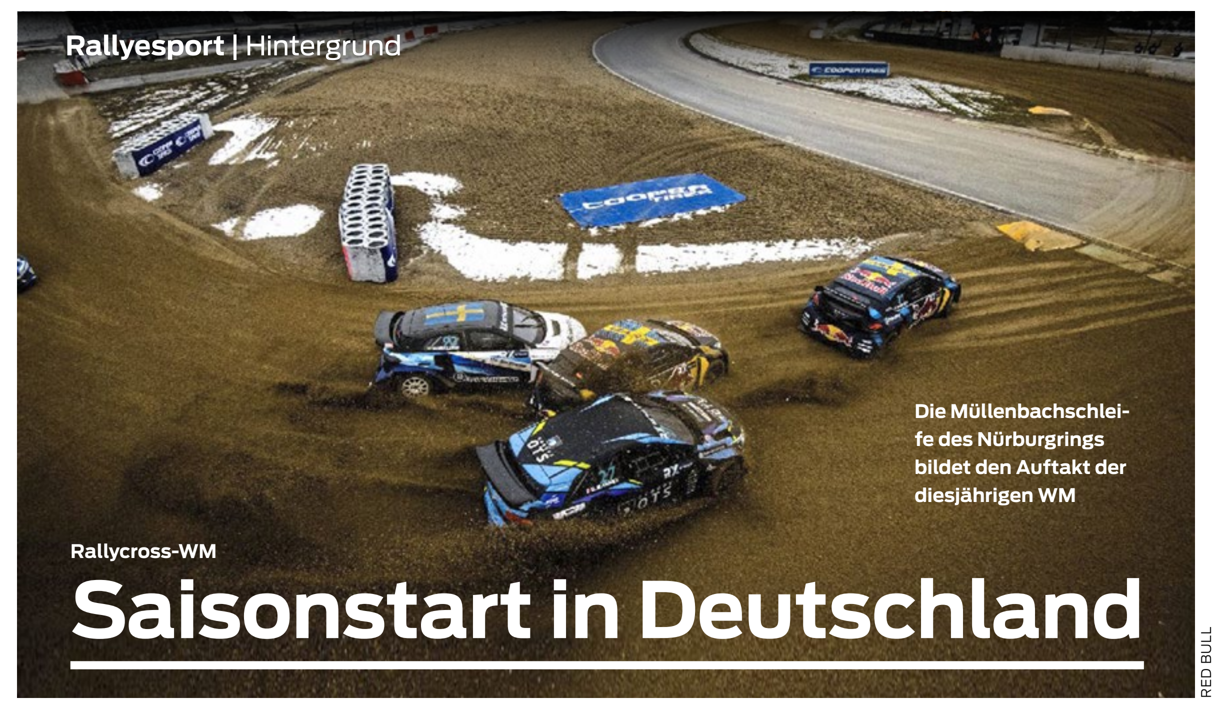


Weggespült: Kuhn im Clio Rally5

AT WORLD/MEYER

EM-STAND NACH LAUF 2

1.	Armindo Araújo (P)	45 Punkte
2.	Efrén Llarena (ES)	42
3.	Nil Solans (ES)	32
4.	Bruno Magalhães (P)	30
5.	Alberto Battistolli (I)	29
6.	Ricardo Moura (P)	27
7.	Simon Wagner (A)	23
8.	Simone Tempestini (I)	23
9.	Javier Pardo (ES)	22
10.	Georg Linnamäe (EST)	22


Die Müllenbachschleife des Nürburgrings bildet den Auftakt der diesjährigen WM

RED BULL

Rallycross-WM

Saisonstart in Deutschland

Nach dem Saisonabschluss 2021 ist der Nürburgring in diesem Jahr Schauplatz des ersten offiziellen Rennens der Rallycross-WM. Der geplante Auftakt in Höljes wandelt sich zu einem Show-Event.

Von: **Markus Stier**

Genug Teilnehmer wären da gewesen für ein brauchbares Feld zum Aufbruch in die neue Ära mit reinen Elektroantrieben, nur genug Teile finden sich nicht. Weil nicht genügend Elektro-Kits für den geplanten Saisonbeginn der Rallycross-WM zur Verfügung stehen, wird der eigentlich geplante Saisonbeginn in Höljes am 2. und 3. Juli zu einer Show-Veranstaltung umgebaut. Bis dahin sollen zumindest eine Handvoll der neuen Autos bereitstehen, die Teams werden in Schweden auch erste Tests absolvieren. Elektro-Zulieferer Kreisel leidet wie viele Tech-Branchen unter maßgeblich durch die Pandemie verursachten, weltweiten Lieferproblemen, gleiches gilt für Remus, die das Soundsystem implantieren. Ursprünglich hätten in Höljes zumindest zwölf Autos am Start stehen sollen. Die Idee, die Topmannschaften mit je einem Auto auszurüsten, das sich die Fahrer während des Wochenendes teilen, haben der Weltsportverband FIA und die Promoter GmbH in München ebenso verworfen wie die Idee, das publikumsstärkste Rennen des Jahres zumindest für die Teamwertung auszurichten.

Und so beginnt die neue Elektro-Ära der Königsklasse ausgerechnet an dem Ort, an dem im Dezember die der alten endete: auf dem Grand-Prix-Kurs des Nürburgrings. Das Rennen in der Eifel bleibt beim anvisierten Termin am 30. und 31. Juli. Der Kartenvorverkauf für die Arena in der Müllenbachschleife hat bereits begonnen. Die weiter mit konventionellen Verbrennungsmotoren gefahrene Europameisterschaft beginnt am 22. und 23. Mai im ungarischen Nyirád und bildet auch das Rückgrat des „Magic Weekends“ in Höljes. Die elektrifizierte WM fährt mit einem Dutzend Autos 2022 eine Übergangssaison. Um in der Qualifikation die Spannung hochzuhalten, werden die Halbfinals auf je fünf Startplätze verknappt. ■

WRC2

Hyundai mit zwei Autos

Neue Werkskonkurrenz in der zweiten WM-Liga. Ab Portugal setzt Hyundai zwei i20 Rally2 für Teemu Suninen und Fabrizio Zaldivar ein.

Also doch. Lange stand das Engagement auf der Kippe, doch nun ist es offiziell. Hyundai wird auch in dieser Saison mit zwei offiziellen und weiterhin von Markko Märtins estnischen RedGrey-Team eingesetzten Autos in der WRC2 antreten.

Bei jeweils sieben Läufen werden den WM-Routinier Teemu Suninen sowie der mit reichlich Budget ausgestattete 21-jährige Fabrizio Zaldivar aus Paraguay am Start stehen.

Noch konzentriert sich Hyundais Kundesportabteilung darauf, dem im vergangenen Sommer vorgestellten i20 Rally2 einige Detailmängel abzustellen und Veränderungen vorzunehmen. Das dürfte auch der Grund sein, dass sich auch Suninen nach seinem Hyundai-Debüt beim Asphaltklassiker in Spanien 2021 gegen einen Start in Kroatien aussprach und erst ab dem vierten Lauf in Portugal antritt. ■ RK



HYUNDAI

Nach schwierigem Asphalt-Debüt im Vorjahr jetzt erst auf Schotter: Suninen

Raid-WM

Roma gegen den Krebs

Nani Roma, Dakarsieger 2014, muss einen Tumor im Rücken entfernen lassen. Der Spanier versichert, die Diagnose sähe gut aus.

Es ist erst ein paar Tage her, dass Nani Roma Schmerzen im Rücken spürte und zum Arzt ging. „Es war ein Schock, die Worte Tumor und Krebs zu hören, aber so ist das Leben, und das hält manchmal auch böse Überraschungen bereit“, sagte der 50-jährige Katalane in einer Videobotschaft. Nach diversen Tests folgte die vorerst gute Nachricht: Die Ärzte halten den Krebs für behandelbar. Roma hat umgehend mit einem Trainingsprogramm begonnen, um sich physisch auf die Chemotherapie und die abschließende Operation vorzubereiten. „Ich werde eine Weile aussetzen müssen, um mich auf diese Sache zu konzentrieren, aber ich bin guten Mutes. Ein Problem, für das es eine Lösung gibt, ist kein so großes Problem mehr. Ich arbeite daran, dass ich bald wieder in der Wüste auftauche“, sagt Roma, der im BRX-Prodrive Team einen der Hunter-Prototypen fährt. ■ MS



ASO

Nani Roma: Zuversichtlich, in ein paar Monaten wieder im Auto zu sitzen



"BEIM BESCHLEUNIGEN MÜSSEN DIE TRÄNEN DER ERGRIFFENHEIT WAAGERECHT ZUM OHR HIN ABFLIESSEN."
W. Röhrl
Wir haben Grund, zu feiern: 75 Jahre Walter Röhrl!
Zum Geburtstag der Rallye-Ikone gibt es 16 Sonderseiten, die das Herz der Motorsport-Fans höherschlagen lassen: von hautnahen Interviews über eine Reise in die PS-geladene Vergangenheit des Ausnahmesportlers bis hin zu seinen Meilensteinen ist für alle Rennsport-Begeisterten etwas dabei.
0781 6396657 | motorpresse@burdadirect.de | auto-motor-und-sport.de/heft
auto motor und sport
Stromer gegen hohe Spritpreise
75 Jahre Röhrl
JETZT IM HANDEL ODER ONLINE!



Studie: Nicki Thiim bestreitet sein DTM-Debüt im TwinBusch-Lambo von T3

DTM

Das Feld ist voll

29 Fahrer, verteilt auf Fahrzeuge von sechs Marken: Seit letzter Woche ist das DTM-Feld komplett. Neben den Ferrari-Fahrern wurde auch Nicki Thiim bestätigt, der im T3-Lambo sogar „fremdgehen" darf.

Von: **Michael Bräutigam**

Thiim ist bekanntlich Aston-Martin-Werksfahrer, und so hielt sich in den vergangenen Wochen das hartnäckige Gerücht, dass einer der britischen GT3-Renner auch in der DTM starten könnte. Mit Toksport WRT habe sogar schon ein Einsatzteam in den Startlöchern gestanden. Doch letztlich kam diese Konstellation nicht zustande. Thiim, der genau wie René Rast sowie Kelvin und Sheldon van der Linde von der Firma Pole Promotion gemanagt wird, ist dennoch mit dabei: Im zweiten Lamborghini von T3 Motorsport. Die entsprechende Freigabe von Aston Martin erhielt der Däne erst vorletzte Woche.

„Dennis und Jens haben ihre letzten Haare verloren, es waren harte Verhandlungen", scherzte Thiim in einer Pressekonferenz und spielte auf die sportlichen Frisuren von Manager Dennis Rostek sowie T3-Teamchef Jens Feucht an. Thiim selbst ist nicht nur Sohn des DTM-Meisters von 1986, Kurt Thiim, sondern auch selbst sehr erfolgreich: So holte er den Gesamtsieg bei den 24h am Nürburgring, den Klassensieg in Le Mans, zwei WEC-Titel und den Meistertitel im Porsche Supercup.

„Ich bin mit der DTM aufgewachsen. Zum Frühstück, zum Mittag- und Abendessen gab es immer die DTM im Fernsehen – und mein Vater war natürlich mein Hero", erinnert sich Nicki Thiim an seine jungen Jahre.

„Ich bin mit der DTM aufgewachsen. Zum Frühstück, Mittag- und Abendessen gab es immer die DTM im Fernsehen – und mein Vater war natürlich mein Hero."

DTM-Neuling Nicki Thiim

Für T3 Motorsport, die nun also doch wieder mit zwei Lamborghini am Start stehen, dürfte Thiim ein echter Glücksfall sein. Jens Feucht träumt sogar vom Titel, auch wenn in diesem Jahr die volle Lambo-Werksunterstützung bekanntlich dem Grasser Racing Team zugute kommt.

Um zumindest den Team-Titel mitreden möchte auch AF Corse. Die konnten die entsprechende Wertung 2021 mit Liam Lawson, Alex Albon sowie Nick Cassidy (nur Norisring) gewinnen, und nichts anderes als die Titelverteidigung steht auf dem Plan.

Seit vergangener Woche steht auch endlich fest, in welcher Konstellation man antritt. Denn die Fahrer zu benennen, war gar nicht einfach. Die für die beiden Ferrari-Cockpits vorgesehenen Red-Bull-Junioren sind in der Formel 2 und Formel 3 nicht nur beschäftigt, es kommt auch zu einigen Überschneidungen.

Cassidy nun fix dabei

Nun hat man mit Cassidy als neuem Stammfahrer sowie dem Brasilianer Felipe Fraga aber doch noch zwei Fahrer aus dem Kader des österreichischen Brause-Giganten gefunden, die vorne angreifen sollen und können. Cassidy war beim Finale am Norisring so schnell, dass er trotz eines Drehers fast noch die Spitzengruppe eingeholt hätte. Fraga ist zwar hierzulande weitgehend unbekannt, aber mit unter anderem einem Titel bei den brasilianischen Stockcars bekannt schnell.

Ein Wermutstropfen: Cassidy fällt sowohl beim Auftakt in Portimão als auch ausgerechnet am Norisring aus, weil die Formel E bei ihm Priorität hat. Dazu könnte, wie auch bei Fraga, noch eine Überschneidung mit der WEC kommen, wobei hier noch nicht klar ist, was Priorität hätte.

Wer Cassidy beim Auftakt ersetzt, konnte man bei Red Bull auf Anfrage noch nicht beantworten. Man hofft, den Ersatz im Rahmen der DTM-Tests in Hockenheim kommende Woche verkünden zu können. Und apropos Test: Die DTM gab letzte Woche bekannt, dass Fans kostenlosen Zutritt zu den Testfahrten bekommen und so dem größeren und noch stärkeren DTM-Feld auf die Finger schauen können. ■


DTM
Nicht in Grün: Thiim erhält für die DTM eine Freigabe von Aston Martin



RED BULL
Red Bull besetzt die beiden AF-Corse-Ferrari mit Fraga (Bild) und Cassidy



Triple Eight im Glück: Van Gisbergen (r.) gewann dreimal, Feeney holte erstes Podium

MOTORSPORT IMAGES

Supercars

Unschlagbarer Meister

Shane van Gisbergen (Holden) hat alle drei Rennen in Symmons Plains gewonnen und damit auch die Tabellenführung zurückerobert. Teamkollege Broc Feeney feiert seine erste Podestplatzierung.

Von: **Michael Bräutigam**

Beim ersten „Super Sprint“ des Jahres, also dem Format mit drei kürzeren Rennen, sicherte sich der Titelverteidiger auch zweimal die schnellste Rennrunde sowie eine Pole, sodass er nach vier Siegen in den ersten fünf Saisonrennen schon wieder wie der klare Titelkandidat aussieht. Doch so einfach, wie es auf den ersten Blick wirkt, war es dann doch nicht.

Am Samstag sorgten Pole-Mann Cameron Waters und der Zweitplatzierte Will Davison nämlich erst mal für zwei Ford in Startreihe eins. Dahinter lag Feeney als bester Holden-Pilot auf P3, während Triple-Eight-Stallgefährte Van Gisbergen „nur“ auf P5 kam – das alles allerdings innerhalb weniger Hundertstel, denn zwischen Pole und P5 lagen nur 0,107 Sekunden.

Der erste Renntag in Tasmanien sah dann eine Aufholjagd von „Giz“, die ihn schon vor den Stopps in Führung brachte. Auch die Undercut-Versuche der Konkurrenz verpufften, als Van Gisbergen nach seinem Stopp knapp vor Davison herauskam und danach ungefährdet zum Sieg fuhr.

Für den Sonntag sicherten sich Van Gisbergen und Davison auch die Pole-Positions. Van Gisbergen musste seine Spitzenposition zunächst an Feeney abgeben, der sowohl beim ersten als auch zweiten Start (nach Abbruch durch einen Unfall) in Führung lag. Doch bald war der Neuseeländer wieder vorn. Feeney fuhr mit P2 dennoch erstmals aufs Supercars-Podest.

Davison rechnete sich von der Pole den ersten Sieg nach fünfeinhalb Jahren aus, doch wie im ersten Rennen kam ihm Van Gisbergen in die Quere. Der Kiwi gewann, Davison musste sich mit P2 zufrieden geben. Immerhin: Damit zieht er in der ewigen Bestenliste mit Teamchef Dick Johnson gleich. Beide standen 65 Mal auf dem Podest. Van Gisbergen überholt mit seinen nun 58 Siegen Scott McLaughlin als bester Neuseeländer bei den Supercars. ■

DTC

Für 2022 abgespeckt

Die schwierige weltpolitische Lage behindert Lieferketten und treibt die Preise hoch. Auch die DTC muss diesem Umstand Rechnung tragen und fährt 2022 nur ein kleines Programm.

In solch schwierigen Zeiten eine komplett neue Rennserie zu etablieren ist mutig, doch der Mut der Motor Presse Stuttgart, die DTC wiederaufleben zu lassen, wird zumindest in erster Instanz nicht belohnt. Da viele Fahrzeuge durch Lieferverzüge immer noch im Aufbau sind, wäre beim geplanten Start im Juni womöglich nur ein Mini-Feld gefahren.

Nun zog man die Reißleine: Statt einer vollen Saison will man im Sommer einen Testtag organisieren. Später im Jahr soll dann ein Einzel-Event als „Eröffnungsrennen“ stattfinden, wobei hier Hockenheim und Nürburgring in der engeren Wahl sind. Für 2023 sieht man sich auch angesichts des ungebrochen hohen Interesses jedoch auf Kurs, sodass man den Start der vollen Serie aufs nächste Jahr verschiebt. ■ MBR



NIEDERTSCHEIDER MOTORSPORT

Eines der Autos, die schon fertig sind: Niedertscheider-Peugeot 208 DTC

WTCR

Hyundai ohne Lukoil

Hyundai hat das Design des BRC-Autos für die WTCR 2022 gezeigt. Trotz bekannter Farben fehlt der bisherige Hauptsponsor.

Der Grund ist ganz ähnlich gelagert wie beim Haas-Team in der Formel 1: Der Mineralölkonzern Lukoil ist eine russische Firma, zu der das BRC-Team im Zuge des Ukraine-Kriegs die Verbindung gekappt hat. Trotzdem, so versichert man seitens Hyundai, sei der Einsatz gut finanziert und nicht gefährdet.

Mit nurmehr zwei Hyundai Elantra im Feld, pilotiert von den Werksfahrern Norbert Michelisz und neu Mikel Azcona, hat man den Titel im Blick, auch wenn Jean-Karl Vernay als bester Hyundai-Pilot des Vorjahres nicht mehr dabei ist. Auch sonst bewegt sich viel bei Hyundai. Nach dem Weggang von Motorsportchef Andrea Adamo ist weiterhin Interims-Kapitän Julian Moncet im Amt. Mit Andrew Johns verlor Hyundai auch den bisherigen Kundensport-Manager. Seine Position wurde vergangene Woche in Person des Ingenieurs Andrea Cisotti neu besetzt. ■ MBR



HYUNDAI

Bekannte Optik, aber kein Hauptsponsor: BRC-Hyundai für die WTCR 2022



Keine Fotomontage: Der Sieger Ross Chastain ist Teilzeit-Melonen-Farmer und feiert dementsprechend

MOTORSPORT IMAGES

Melonen-Mann

Das erste Rundkurs-Rennen der neuen Fahrzeug-Generation bot die erhoffte Mischung aus Action und Chaos. Am Ende prügelte Ross Chastain (Chevrolet) sich und Trackhouse Racing zum ersten Cup-Erfolg.

Von: **Philipp Körner**

Die Geschichte des Rennsiegers Ross Chastain klingt wie ein modernes Märchen: Der 29-Jährige entstammt einer Familie von Wassermelonen-Bauern aus Florida und fuhr wie sein Vater viele Jahre Hobby-Rennen auf den Shorttracks des „Sunshine State“. Schließlich entdeckten Hinterbänkler-Teams aus der Truck Series das Talent und gaben ihm die Chance, sich auf der NASCAR-Leiter nach oben zu kämpfen. Über etliche Umwege und nach diversen Hürden landete er schlussendlich 2021 bei der Cup-Mannschaft Chip Ganassi Racing, wo er mit einigen Top-10-Resultaten glänzen konnte. Ab dieser Saison fährt er für das „Nachfolger“-Team Trackhouse Racing, bei dem Armando Christian Pérez – besser bekannt unter seinem Künstlernamen „Pitbull“ – als PR-freudiger Co-Owner eingestiegen ist.

Was bis dahin womöglich schon verrückt genug klingen mag, ist auch sportlich bislang eine Disney-würdige Feel-Good-Story: Nach einem frühen Ausfall in Daytona und Problemen in Fontana sammelte Chastain einen dritten und zwei zweite Plätze – der Erfolg in Austin war die Krönung des Aufwärtstrends.

Mit harten Bandagen

Zunächst bestimmten aber andere den ersten Next-Gen-Lauf mit Rechtskurven. In der ersten Stage war Chastains Teamkollege Daniel Suárez klar der schnellste Pilot auf der Formel-1-Strecke, doch ein Reifenschaden direkt beim Start des zweiten Drittels warf den Mexikaner zurück. Der Sieg in der zweiten Stage ging stattdessen an den Toyota-Gibbs-Piloten Denny Hamlin. Pünktlich zum Start des letzten Segments war dann die Zeit des „Melon Man“ gekommen, der seinen Stopp extra auf einen Startplatz in der Spitze ausgerichtet hatte.

Über 30 Runden hinweg geigte Chastain vorne mit und hatte dabei mit dem Rundkurs-Spezialisten A. J. Allmendinger (Kaulig-Chevrolet) und dem Sieger von Las Vegas, Alex Bowman (Hendrick-Chevrolet), namhafte Rivalen um sich herum. Beide legten sich dann auch in der letzten Runde der Overtime mit ihm an und schoben ihn wenig empathisch auf Platz 3 ab. In der vorletzten Kurve nutzte Chastain dann seine zu Beginn beschriebene Shorttrack-Erfahrung und machte „Dinger“ zur Bowling-Kugel für Bowman. Chastain fuhr daraufhin an beiden vorbei und holte seinen ersten Cup-Sieg. Aus Tradition zertrümmerte er eine Wassermelone, wohl bekomm’s. ■

NASCAR CUP SERIES

Austin/Texas (USA)
6. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
2.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
3.	Christopher Bell (USA)	Toyota
4.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
5.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
6.	Ryan Blaney (USA)	Ford
7.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
8.	Austin Cindric (USA)	Ford
9.	Erik Jones (USA)	Chevrolet
10.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
Stand nach 6 von 36 Rennen

1.	Elliott (Chevrolet)	208 Punkte
2.	Blaney (Ford)	195
3.	Logano (Ford)	185
4.	Bowman (Chevrolet)	183
5.	Chastain (Chevrolet)	180
6.	Byron (Chevrolet)	175
7.	Truex Jr. (Toyota)	172
8.	Almirola (Ford)	168
9.	Briscoe (Ford)	166
10.	Reddick (Chevrolet)	158

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: RINGER-DINGER GEWINNT

Vor nicht allzu langer Zeit nutzten kleinere NASCAR-Teams häufig Gaststarter mit Rundstrecken-Erfahrung, um dem nicht ganz so Rechtskurven-affinen Establishment Punkte zu klauen. Im NASCAR-Jargon war hier vom „Road course ringer“ die Rede. Und obwohl die Oval-Helden mittlerweile überall fix unterwegs sind, können die „Ringer“ teils immer noch glänzen – so auch A. J. Allmendinger (Kaulig-Chevrolet), der sich über Rundkurs-Erfolge zusätzliche Starts in der Xfinity Series verdient hatte. In Austin bedankte er sich mit einem souveränen Sieg.

TRUCK SERIES: ZANE SMITH STAUBT AB

Der 22-jährige Ford-Pilot Smith war eigentlich schon geschlagen, doch dann meinte es das Schicksal noch gut mit dem Front-Row-Motorsports-Fahrer aus Kalifornien. Beim Overtime-Restart bekamen sich die Konkurrenten vor ihm so in die Haare, dass Smith nur noch vorbeifahren musste. Unter anderem verpassten die Top 3 im Synchronflug die berüchtigte Haarnadel-Kurve, wodurch der Weg zum Sieg endgültig frei wurde. Es war Smiths zweiter Erfolg in diesem Jahr nach seinem Triumph in Daytona.

EURO NASCAR: CUP-DEBÜT FÜR HEZEMANS

Der zweimalige Euro-NASCAR-Champion Loris Hezemans (Team Hezeberg-Ford) feierte in Austin sein Cup-Debüt und bekam im Zuge dessen gleich die ganze Härte der Stockcar-Königsklasse zu spüren. So fing er sich früh eine Strafe für Abkürzen ein und musste sich anschließend durch technische Probleme hindurchkämpfen, die ihn kurz vor Ende sogar zum Stillstand brachten. Schlussendlich musste sich der Niederländer mit Platz 34 zufriedengeben.



PLATZER

Nach zwei Grands Prix führt KTM die Herstellerwertung und die Teamwertung in der MotoGP an. Im MSa-Interview erklärt KTM-Renndirektor Pit Beirer, welche Veränderungen dazu nötig waren.

Von: **Imre Paulovits**

Überrascht es Sie, wie gut die MotoGP-KTM bei den ersten beiden Rennen funktioniert hat?
Das hat sich schon bei den Tests abgezeichnet. Aber alle haben nur auf die eine schnelle Runde auf der Liste geschaut. Dabei war es wichtig, dort ganz schnell viele Sachen zu testen, zu probieren und auszusortieren. Da haben wir schon gemerkt, dass wir auf einem guten Weg sind und dass wir das Motorrad auf eine gute Basis gestellt haben. Wobei sich die Hardware gar nicht so unterscheidet, es sind nur Kleinigkeiten. Wir sind schon recht zuversichtlich nach Katar gefahren. Unsere Rennwochenenden laufen jetzt ruhiger und vernünftiger ab, und wir haben eine bessere Basis, wenn wir Rennen fahren. Wir müssen nicht mehr auf den brachialen Binder-Faktor am Sonntag zählen. Drum bin ich momentan sehr glücklich, wie wir das Team jetzt verändern konnten. Es war schon gefährlich, bei einem Team, das aus dem Nichts heraus schon fünf Grands Prix gewonnen hat, gröbere Umbrüche zu machen. Das kann auch nach hinten losgehen. Da war der Druck für mich auch nicht so ohne mit den Entscheidungen, die ich im Winter getroffen habe. Von dem her bin ich sehr froh, dass es so gut funktioniert. Wir haben uns verbessert, ohne das zu zerstören, was ohnehin schon richtig gut war.

Wie haben Sie es im Winter geschafft, das Motorrad wieder an die Spitze zu bringen?
Wir mussten in die Grundlage des Bikes eingreifen. Wir hatten immer einen starken Motor, er war über all die Jahre das Rückgrat des Projekts. Aber irgendwann muss man das Turning, die Traktion und die Reifenbehandlung im Griff haben. Das Fenster ist um einiges größer geworden, und wir bewegen uns jetzt in der Mitte, wir können in beide Richtungen reagieren. Früher haben wir

POLARITY PHOTO

Die Nummer 1: Durch Sieg von Miguel Oliveira auch Führung in der Hersteller- und der Team-WM

„Wir mussten die Aufgaben der Teams sauber trennen“

immer auf einer Seite angestanden, wenn man sich zwischen Kurvenspeed und Traktion oder Brems-Performance entscheiden musste. Wir gehen jetzt mit dem Reifen wesentlich schonender um, wir haben einige Prozent weniger Reifenverbrauch als letztes Jahr.

Wie hat sich der neue Teamchef Francesco Guidotti bewährt?
Er ist eine ganz besondere Persönlichkeit. An die Spitze einer solchen Operation konnte ich nicht irgendwen setzen. Ich musste mir schon sicher sein, dass ich jemanden finde, der hier mit ganz feiner Klinge vorgeht. Wir haben ein Team von ganz starken Leuten und mittlerweile zwei Grand-Prix-Siegern als Fahrer. Da von außen etwas zu verändern, ist nicht ganz einfach. Ich war mir bei Francesco schon sehr sicher, aber mir ist jetzt auch wohler nach zwei supererfolgreichen Rennwochenenden. Er macht es echt klasse. Aber er kann eben auch auf ein sehr starkes Team zurückgreifen.

Inwieweit hat sich die Denkweise in der Box verändert?
Wir haben 35 starke Persönlichkeiten in der Box. Wenn die jetzt alle positiv denken, oder auch negativ, das spürt auch der Fahrer, der aus dieser Box rausfahren muss. Das sind Dinge, die sind menschlich, die haben gar nicht so viel mit Technik zu tun, da geht es drum, die Mannschaft richtig einzustimmen. Mitte letzten Jahres war der Knackpunkt. Wir haben aus der Rücklage heraus ein Motorrad umgebaut, das in Mugello, Barcelona und am Sachsenring siegfähig war. Das gleiche Gerät haben wir dann so lange getestet und schlechtgeredet, bis es wirklich nicht mehr funktioniert hat. Das war eine Erkenntnis, und deshalb musste ich im Herbst reagieren.

Was hat sich beim Testteam geändert?
Wir haben alles etwas strikter getrennt. Das Rennteam war schon sehr stark und hatte das Kommando in allen Lebenslagen übernommen. Wie wir das Bike zu Hause weiterentwickeln, was wir alles testen. Die restliche Testarbeit haben wir mit ihnen auf der Rennstrecke gleich mit gemacht. Jetzt war es an der Zeit, zu sagen, dass die Projekte so sein müssen, wie wir sie ursprünglich aufgebaut haben. Das heißt die Motorenentwicklung und die Verantwortung für das Bike ist zu Hause im Werk bei den Top-Ingenieuren. Die bereiten das Material für das Testteam vor. Dann wird auch von hier aus entschieden, was man letztendlich noch an das Rennteam durchlässt. Solange man hoffnungslos zu langsam ist, kann man mit solchen Argumenten nicht arbeiten. Wenn man neue Teile hat und man ist meilenweit weg, dann muss man sie bringen. Aber jetzt hatten wir einen Punkt erreicht, dass wir durch die neuen Teile auch mal schlechter geworden sind. So mussten wir unseren Einsatz auf eine andere Basis stellen. Das Testteam hat sich auch kaum verändert, aber mehr Verantwortung bekommen. Das ist aber erst der Anfang. Jetzt müssen wir schauen, ob das Ganze so auch tragfähig bleibt. Wenn wir auch noch im Sommer so gut unterwegs sind, würde ich noch ruhiger durchatmen.

> „Es war mein Wunsch, immer einen Fahrer an der Strecke zu haben. Weil nur ein anderer Fahrer den Blickwinkel der Fahrer wirklich versteht.“
>
> Pit Beirer

Die beiden Testfahrer kümmern sich jetzt auch intensiv um die Grand-Prix-Fahrer.
Es war mein persönlicher Wunsch, immer einen unserer Fahrer draußen an der Strecke zu haben. Weil wenn einer unsere Fahrer versteht, dann ist es ein anderer Fahrer. Ich möchte draußen einen Fahrer mit Walkie-Talkie und Videokamera bewaffnet haben, um die Infos von der Strecke mitzubringen. Ich möchte, dass unsere Fahrer wissen, dass sie einen draußen haben, den sie fragen können. Wir haben es in einem Briefing erläutert, wie das stattzufinden hat. Wir wollten keinen rausschicken, der die Fahrer endlos zutextet, wenn sie reinkommen. Die Fahrer sollen entscheiden, ob sie etwas wissen wollen. Aber dann brauchen wir einen Profi. Einen, der weiß, wie der Blickwinkel des Fahrers ist. Für manche Dinge gibt es die richtige Wortwahl nur zwischen den Fahrern selbst. Und wer kennt unsere Motorräder besser als der Mika und der Dani? Aber auch hier haben wir Vorkehrungen getroffen. Ich will nicht, dass der Testfahrer reinkommt und versucht, das Motorrad in der Box weiterzuentwickeln. Am Rennwochenende soll es nur noch um das Rennen gehen.

Wie hat sich das Ganze auf die Fahrer ausgewirkt?
Dass das Bike sich nun anders anfühlt und wir konkurrenzfähig sind, mussten die Fahrer erst in Katar selber erfahren. Wir müssen nun, wie die anderen Teams, in der Lage sein, dass unser Motorrad schon am Freitag richtig funktioniert und wir ab FP1 ins Geschehen eingreifen können. Ich denke, mit Brad und Miguel haben wir zwei geniale Fahrer, die wenn sie ihr Paket beisammenhaben, performen können. Wir haben auf einer extrem schnellen Strecke eine gute Performance gehabt, auf einer extremen Handlingstrecke ebenfalls. Alle haben über Asphalt und Reifen geredet, wir hatten aber ganz wenig Probleme. Im heißen Trockenen wie auch im Regen. Wir haben jetzt wirklich eine gute Basis. Es scheint bei Brad Binder auch mit den Qualifying-Runden zu funktionieren. Und wenn er in den ersten drei Reihen steht, ist ihm ziemlich alles zuzutrauen. Und Miguel Oliveira hat in Mandalika gezeigt, was er kann.

Wie ist er aus seinem Tief herausgekommen?
Reingekommen ist er über eine Verletzung und über eine Krankheit. Aber dass er es kann, hat er uns schon zuvor gezeigt. Er ist vierfacher MotoGP-Sieger, er war zuvor schon dreifacher, und das wird man nicht einfach so. Dass er ein Juwel und ein ganz außergewöhnlicher Fahrer ist, das wussten wir. Aber er ist auch sehr sensibel und sehr intelligent. Bei ihm muss schon alles passen, aber wenn es passt, dann wird er auch echt schwer zu schlagen sein. Jetzt liegt es an uns, sein Paket so beieinander zu lassen, dass er sich weiter so wohlfühlt.

Was ist die weitere Zielsetzung von KTM?
Wir wollen von Rennen zu Rennen schauen, dass wir die maximale Performance abliefern, ohne zu sehr auf Meisterschaftsstand und solche Dinge zu schauen. Ich freue mich wie ein kleines Kind, wenn wir von FP3 in Q2 gehen. Wenn wir gute Performance liefern, sollten wir mit einem Fahrer regelmäßig die Top 5 angreifen, wenn es gut läuft, ein Podium anvisieren. Das war mein Ziel, und das muss es bleiben. Aber wir wissen, dass es in dieser Klasse auch ganz schnell außerhalb der Top 10 stattfinden kann. Es ist wichtig, dass sich die Fahrer wohlfühlen und gesund bleiben. ■



Pit Beirer

Geburtstag: 17.10.1972
Geburtsort: Radolfzell (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE-HIGHLIGHTS
1997: MX-WM 250 (3.)
1998: MX-WM 250 (3.)
1999: MX-WM 250 (2.)
2000: MX-WM 250 (3.)
2002: MX-WM 250 (3.)
seit 2012: KTM-Renndirektor

Hobbys
Jetski

Marc Márquez: Wird er wieder richtig sehen können?

HRC

Márquez: Wieder doppelt

Nach seinem Horrorsturz kam kurze Zeit später die Hiobsbotschaft: Marc Márquez' Doppelsichtigkeit ist zurückgekehrt, der achtfache Weltmeister wieder außer Gefecht. Die Sorge um das Ende seiner Karriere ist jetzt noch größer.

Von: **Imre Paulovits**

Dass Marc Márquez bei dem fürchterlichen Highsider im Warm-up zum Mandalika-GP, der ihn gut vier Meter in die Luft schleuderte, keine Knochenbrüche davontrug, grenzte bereits an ein Wunder. Doch Wunder dauern meistens nur einen Tag, und so kam auf dem Rückflug nach Spanien bereits die kalte Dusche: Dem 29-jährigen Spanier wurde übel, und er stellte fest, dass er wieder anfing, Doppelbilder zu sehen. Dass er eine Gehirnerschütterung davongetragen hatte, bestätigten ja bereits die Ärzte im Medical Center, und nach dem CT im Krankenhaus von Mataram wurde diese Diagnose noch einmal untermauert.

Sofort nachdem Márquez in Barcelona gelandet war, ging sein erster Weg die Universitätsklinik, und sein vertrauter Augenarzt Dr. Sánchez Dalmau musste nach der Untersuchung die niederschmetternde Diagnose machen, dass die Doppelsichtigkeit, die bei Márquez zuletzt durch den Enduro-Sturz im November ausgelöst worden war, wieder zurückgekehrt ist. Danach unterzog sich Márquez noch in Madrid bei seinem Ärzteteam unter der Leitung von Dr. Samuel Antuña einer Komplettuntersuchung, wo zum Glück festgestellt wurde, dass er keine anderen Verletzungen erlitten hat. Dann teilte er seinen Fans auf den sozialen Kanälen mit: „Ich erfahre gerade ein Déjà-vu. Während meiner Rückreise wurde es mir schlecht, und nach meinem Besuch hat Dr. Sánchez Dalmau bestätigt, dass die Diplopia zurückgekehrt ist. Zum Glück nicht ganz so schlimm wie letztes Jahr. Jetzt kann ich nichts anderes tun, als mich auszuruhen und zu sehen, wie sich die Verletzung entwickelt."

Wie stehen die Chancen?

Aber selbst wenn die Verletzung nicht so intensiv ist wie letztes Jahr, so ist die Ausgangslage denkbar schlecht. Márquez' Sehnerven sind bereits schwer angegriffen, jeder weitere Sturz bringt erhöhte Gefahr mit sich. Eigentlich hätte ihm dies bereits nach dem langen Winter bewusst sein müssen, doch der beste Motorrad-Rennfahrer des letzten Jahrzehnts ist in dieser Hinsicht ein Opfer seines eigenen Ehrgeizes. Dass die Honda mit der härteren Karkasse der Michelin-Reifen, die wegen der hohen Reifentemperaturen bei dem Test für das Rennwochenende gebracht wurden, nicht funktionierte, versuchte er fahrerisch wettzumachen – ein hoffnungsloses Unterfangen, das er bereits im Qualifying mit zwei Stürzen bezahlte. Und man merkte ihm einfach an, dass er ein schlechtes Ergebnis mehr fürchtet als eine Verletzung. Doch der Highsider im Warm-up dürfte wohl auch alle seine Vorstellungen übertroffen haben.



MOTOGP

Márquez hoch in der Luft: Einer der bösesten Stürze der letzten zehn Jahre

Jetzt ist die Frage: Reicht eine Ruhepause überhaupt noch, damit die Doppelbilder wieder verschwinden? Und wenn ja, kann man es überhaupt noch verantworten, den achtfachen Weltmeister weiteren Risiken auszusetzen. Jorge Lorenzo bekam es nach ähnlichen Stürzen dermaßen mit der Angst zu tun, dass er seine Karriere beendete. Bei Marc Márquez liegt diese Schwelle weit höher, man kann nur hoffen, dass er nicht auf eine noch größere Katastrophe zusteuert.

Bis Redaktionsschluss hat das Repsol-Honda-Team keinen Ersatz für Márquez für den GP von Argentinien nominiert. Stefan Bradl könnte aber bald wieder gebraucht werden. Bleibt zu hoffen, dass Marc Márquez doch noch ein Wunder erlebt, das länger dauert. ■



John McPhee: Die Ärzte fordern mehr Erholung

MAX RACING

Ohne McPhee

Nach seiner Wirbelverletzung muss Husqvarna-Pilot John McPhee auch auf den Argentinien-GP verzichten. Peter Öttl hat keinen Reservepiloten nominiert.

Von: **Imre Paulovits**

Nachdem sich John McPhee von seinem Ärzteteam untersuchen ließ, steht nun fest, dass der 27-jährige Schotte nach seinem Trainingssturz mit dem Motocross-Motorrad, bei dem er sich mehrere Rückenwirbel anknackste, auch auf den Argentinien-GP in Termas de Rio Hondo verzichten muss. So wird Ayumu Sasaki als Einziger die Farben von Husqvarna vertreten.

„Ich habe jeden Tag mit meinem Physiotherapeuten gearbeitet, mit dem Ziel, zum Großen Preis von Argentinien zurückzukehren", erzählt McPhee. „Leider teilten mir die Ärzte nach eingehender Untersuchung mit, dass es noch einige Zeit braucht. Ich werde die eine Woche für weitere Therapien nutzen und hoffe, dass ich in dieser Zeit entscheidende Fortschritte mache. Es tut mir sehr leid, dass ich nicht in Argentinien fahren kann, weil ich diese Strecke mag und schon sehr gute Ergebnisse erzielen konnte. Ich kann es kaum erwarten, hoffentlich nach Texas zurückzukehren." ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Nach den zwei Jahren Corona-bedingter Pause fiebern die südamerikanischen Fans nur so auf das Rennen am nächsten Wochenende in Termas de Rio Hondo hin. Die letztes Jahr im Februar abgebrannte Boxenanlage wurde wieder errichtet und es wird damit gerechnet, dass die Stars am Sonntag vor ausverkauften Rängen fahren.

SUPERSPORT-WM

Weltmeister Dominique Aegerter hat mit seinem Testprogramm in diesem Winter kein Glück. Auch in Estoril regnete es, der 30-Jährige stürzte am ersten Tag, am zweiten packte er mit dem Ten-Kate-Team nach acht Runden ein. „Schade, dass auch dieser Test keine großen Erkenntnisse gebracht hat. Die vergangenen zwei Tage verliefen ähnlich wie in Aragón. In der ersten Stunde am Dienstagvormittag war es trocken. Die Streckenverhältnisse waren gut und ich habe sofort meinen Speed gefunden. Die Rundenzeit war bereits sehr schnell, nur zwei, drei Zehntel über meiner letztjährigen Superpole. Doch dann kam der Regen, und im Nassen bin ich leider nach ein paar Runden gestürzt. Dabei habe ich mir die Schulter und den Rücken ein wenig angeschlagen. Jetzt hoffe ich, dass es bei unserem nächsten Test in Assen trocken sein wird."

Vorschau GP Argentinien

ZEITPLAN

GP Argentinien/Termas de Rio Hondo (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 1. April 2022		
14.00–14.40	Moto3	1. freies Training
14.55–15.35	Moto2	1. freies Training
15.50–16.35	MotoGP	1. freies Training
18.15–18.55	Moto3	2. freies Training
19.10–19.50	Moto2	2. freies Training
20.05–12.50	MotoGP	2. freies Training
Samstag, 2. April 2022		
14.00–14.40	Moto3	3. freies Training
14.55–15.35	Moto2	3. freies Training
15.50–16.35	MotoGP	3. freies Training
17.35–17.50	Moto3	Qualifying 1
18.00–18.15	Moto3	Qualifying 2
18.30–18.45	Moto2	Qualifying 1
18.55–19.10	Moto2	Qualifying 2
19.25–19.55	MotoGP	4. freies Training
20.05–20.20	MotoGP	Qualifying 1
20.30–20.45	MotoGP	Qualifying 2
Sonntag, 3. April 2022		
15.00–15.10	Moto3	Warm-up
15.20–15.30	Moto2	Warm-up
15.40–16.00	MotoGP	Warm-up
17.00	Moto3	Rennen, 21 Rdn.
18.20	Moto2	Rennen, 23 Rdn.
20.00	MotoGP	Rennen, 25 Rdn.

STATISTIK

GP Argentinien/Termas de Rio Hondo

Sieger 2019 (seither keine Rennen)
Moto3: Jaume Masiá (E), KTM
Moto2: Lorenzo Baldassarri (I), Kalex
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2019
Moto3: Jaume Masiá (E), KTM, 1.48,775 (= 159,0 km/h)
Moto2: Xavi Vierge (E), Kalex, 1.42,726 (= 168,4 m/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.38,304 (= 176,0 km/h)

Schnellste Runde 2019
Moto3: Gabriel Rodrigo (RA), Honda, 1.49,433 (= 158,1 km/h)
Moto2: Remy Gardner (AUS), Kalex, 1.43,012 (= 167,9 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.39,426 (= 174,0 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Miguel Oliveira (P), KTM, 1.48,977 (= 158,7 km/h) (2015)
Moto2: Jonas Folger (D), Kalex, 1.43,001 (= 167,9 km/h) (2015)
MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha, 1.39,019 (= 174,7 km/h) (2015)

STAND DER MOTORRAD-WM 2022

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Enea Bastianini (I)	Gresini Racing MotoGP	Ducati D16 GP21	30
2.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	28
3.	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	27
4.	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Tech3	KTM RC16	25
5.	Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP22	24
6.	Pol Espargaró (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	20
7.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP	20
8.	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	20
9.	Joan Mir (E)	Team Suzuki Ekstar	Suzuki GSX-RR	20
10.	Franco Morbidelli (I)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	14

Moto2

1.	Celestino Vietti (I)	Mooney VR46 Racing Team	Kalex	45
2.	Áron Canet (E)	Flexbox HP40	Kalex	36
3.	Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	29
4.	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	25
5.	Augusto Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	24
6.	Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	20
7.	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	19
8.	Joe Roberts (USA)	Italtrans Racing Team	Kalex	13
9.	Jorge Navarro (E)	Flexbox HP40	Kalex	12
14.	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly IntactGP	Kalex	6

Moto3

1.	Dennis Foggia (I)	Leopard Racing	Honda	34
2.	Sergio Garcia (E)	GasGas Aspar Team	GasGas	33
3.	Izan Guevara (E)	GasGas Aspar Team	GasGas	28
4.	Andrea Migno (I)	Rivacold Snipers Team	Honda	25
5.	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Tech3	KTM	24
6.	Kaito Toba (J)	CIP Green Power	KTM	20
7.	Carlos Tatay (E)	CFMoto PüstelGP	CFMoto	16
8.	Xavier Artigas (E)	CFMoto PüstelGP	CFMoto	16
9.	Ryusei Yamanaka (J)	MT Helmets – MSI	KTM	12
10.	John McPhee (GB)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna	11

Taktwechsel



Beim Großen Preis von Japan in Suzuka 2002 begann mit dem ersten MotoGP-Rennen die Neuzeit der Motorrad-WM. Vieles steckte noch in den Kinderschuhen, aber Valentino Rossi und Honda zeigten, wo es in der neuen Ära langgehen würde.

Von: **Imre Paulovits**

Sie wollten keine Zweitakter mehr. Allen voran Honda sah nicht ein, Geld in eine Technologie zu stecken, die sich auf der Straße nicht mehr verkaufen ließ und deren Zukunft im Hinblick auf immer strenger werdende Abgasvorschriften noch düsterer aussah. Doch durch die doppelte Anzahl von Zündungen hatte der Zweitakter gegenüber dem Viertakter eine deutlich höhere Literleistung und war so unschlagbar. Deshalb forderten die Japaner bei der FIM, die Königsklasse des Grand-Prix-Sports für Viertakter auszuschreiben.

Diese ging auf die Forderungen ein und machte gleich Nägel mit Köpfen. 990 Kubikzentimeter, bis zu sechs Zylinder, fein gestaffelt mit unterschiedlichen Mindestgewichten, hieß die neue Formel, und so war klar, dass die 500er Raketen technisch ausgebootet werden sollten. Die Dorna hatte sich bereits, bevor es mit dem Taktwechsel losgehen sollte, einen wohlklingenden Namen schützen lassen, und die MotoGP läutete ein Jahr nach dem Jahrtausendwechsel die neue Ära im Motorsport ein

Noch ein Jahr Schonfrist

Weil klar war, dass die Hersteller kein komplettes Starterfeld mit neuen Maschinen ausstatten konnten, durften die Zweitakter noch ein Jahr mit den Viertaktern mitfahren. Bei denen gab es die unterschiedlichsten Konzepte, keiner wusste so recht, welche sich an die Spitze heben würden. Noch im Frühjahr 2002 stellten sich alle Fans die Frage, ob diese Neuentwicklungen in der Lage sein würden, die 15 Kilo leichteren und ausgereiften, reinrassigen Zweitaktgeschosse zu schlagen. Die Hersteller selbst waren sich nicht ganz im Klaren, wo die Grenzen lagen, und so gingen sie auch verschiedene Wege. Während Honda einen revolutionären Fünfzylinder baute, der die Leistung der 500er bei Weitem übertraf, nutzte Yamaha nicht einmal das Hubraumlimit und versuchte, ein Motorrad von gleicher Größe und Leistung zu bauen wie ihr 500er Zweitakter, da sie glaubten, dass das die Grenze dessen sei, was die Reifen übertragen konnten.

Als in Suzuka die Trainings begannen, war noch immer nicht ganz klar, wie die Kräfteverhältnisse waren. Die besten 990er-Viertakter waren auf den Geraden zwar 10 km/h schneller, doch die flinken Zweitakter hielten bei den Rundenzeiten gut mit. Sie hatten auch zehn Liter mehr Sprit für die Renndistanz, und mit ihnen wusste man die Reifen einzuteilen. Im letzten Qualifying setzte Valentino Rossi mit der fünfzylindrigen Honda RC211V mit 2.04,226 die Bestmarke, aber keine zwei Zehntelsekunden dahinter lauerte schon Loris Capirossi mit der NSR 500. Die ersten zwölf Fahrer waren innerhalb einer Sekunde, sieben auf Viertaktern, fünf auf Zweitaktern.

Dominanz der Viertakter

Doch am Renntag kam der Regen, und als die Startampel auf Grün sprang, hatten die Zweitakter mit einem Schlag ausgedient. Die Viertakter der japanischen Ingenieure waren gleich viel fahrbarer als geglaubt und sie konnten ihre zusätzliche Kraft auch nutzen. Honda und Yamaha hatten bei den Superbikes und in der technisch großzügigeren japanischen TTF1-Meisterschaft gelernt, große Viertakter für zwei Räder fahrbar zu machen, daher machten sie nicht den Fehler wie Aprilia, die



Start zum ersten MotoGP-Rennen der Geschichte. Vorne rechts der spätere Sieger Valentino Rossi (#46)

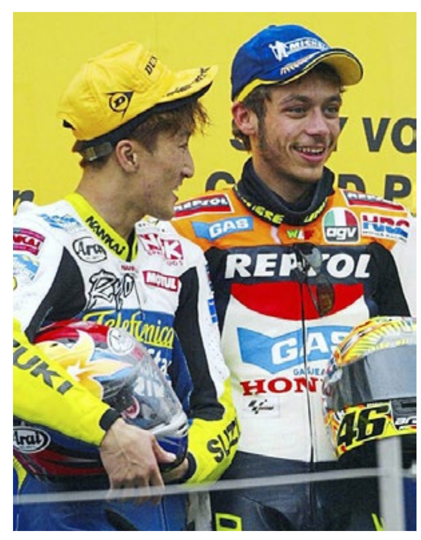
KEULEMANS



KEULEMANS



Yamaha-Duo: Max Biaggi (#3) stürzte, Carlos Checa fuhr aufs Podest



MOTOGP

Podest: Akira Ryo und Valentino Rossi



MOTOGP

Keine Gefangenen: Fünf Runden vor Schluss schnappte sich Valentino Rossi (#46) den lange führenden Akira Ryo (#33)

ZAHL DES RENNENS

9

der 21 Maschinen beim ersten MotoGP-Rennen waren Viertakter, noch waren 12 Zweitakter dabei. Dann senkte sich die Zahl der reinrassigen MotoGP-Prototypen gar auf 7, aber bis Jahresende waren sie in der Überzahl. Und 2003 waren die einst so dominanten Zweitakter Geschichte.

Entwicklung an Formel-1-Techniker zu vergeben. Selbst im Regen boten ihre Viertakter viel mehr verwertbare Leistung als die Zweitakter, einzig Aprilias RS³ mit dem geviertelten Cosworth-Formel-1-Motor kämpfte hoffnungslos um Traktion.

An der Spitze bahnte sich sogar eine Sensation an. Suzuki-Testpilot Akira Ryo, der die beiden Werksfahrer Kenny Roberts jr. und Sete Gibernau schon an den trockenen Trainingstagen alt aussehen ließ, setzte sich an die Spitze vor den favorisierten Fünfzylinder-Hondas. Ihm folgte Honda-Testpilot Shinichi Itoh, der diese Bedingungen in Suzuka gut kannte, erst dann kam Valentino Rossi.

Garry McCoy stürzte in der zweiten Runde, zwei Runden später folgte Jürgen van den Goorbergh. In der sechsten Runde zerlegte Max Biaggi den ersten MotoGP-Viertakter, kurz danach gelang dies auch Kenny Roberts. John Hopkins kippte mit der Zweitakt-Yamaha gleich dreimal um, schaffte es trotzdem bis ins Ziel. Schließlich sahen nur zwölf der 21 Fahrer die Zielflagge. Valentino Rossi übernahm fünf Runden vor Schluss die Führung und gewann vor Ryo, Checa kassierte noch Itoh, so standen auf dem ersten MotoGP-Podest die Fahrer von drei verschiedenen Marken – aber alle mit Viertaktern. Norick Abe wurde mit 20 Sekunden Rückstand Fünfter bester Zweitakt-Pilot. Einzig Régis Laconi auf der Aprilia konnte nichts gegen die Zweitakter tun und büßte eine ganze Runde ein.

Der Siegeszug der Viertakter war unaufhaltsam. Alle Rennen der Saison 2002 wurden durch die neuen MotoGP-Bikes gewonnen. Doch es ging nicht ohne Probleme. So gut die Suzuki unter Ryo in Suzuka war, die GSV-R zerriss in der weiteren Saison die Dunlop-Reifen und die Motivation von Kenny Roberts jr. Auch Yamaha musste noch viel lernen. Dafür stieg der Stern von Valentino Rossi und Honda weit auf, und die MotoGP sollte zur besten Show heranreifen, die die Motorrad-Welt je gesehen hat. ■

ERGEBNIS

Grand Prix von Japan, Suzuka, 7. April 2002

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Valentino Rossi (I)	Honda RC211V	49.32,766 Minuten
2.	Akira Ryo (J)	Suzuki GSV-R	+ 1,550 sec
3.	Carlos Checa (E)	Yamaha YZR-M1	+ 8,353 sec
4.	Shinichi Ito (J)	Honda RC211V	+ 10,829 sec
5.	Norick Abé (J)	Yamaha YZR 500	+ 20,423 sec
6.	Alex Barros (BR)	Honda NSR 500	+ 32,259 sec
7.	Nobuatsu Aoki (J)	Proton KR 500	+ 39,633 sec
8.	Régis Laconi (F)	Aprilia RS3	+ 1 Runde
9.	Loris Capirossi (I)	Honda NSR 500	+ 1 Runde
10.	Daijiro Kato (J)	Honda NSR 500	+ 1 Runde

Beginn der Konstanz



Beim Grand Prix von Argentinien 1982 kehrte Honda mit einem Zweitakter und einem Werksteam Vollzeit in die Motorrad-Weltmeisterschaft zurück. Sie sind seither ohne Unterbrechung geblieben – ebenso wie Erzrivale Yamaha, um sie herauszufordern.

Von: **Imre Paulovits**

Der größte Motorradhersteller der Welt stand unter Zugzwang. In den 1960er-Jahren hatte Honda eine beispiellose Siegesserie in der Motorrad-Weltmeisterschaft hingelegt, die Grenzen des Machbaren immer weiter verschoben. Doch ihre Rückkehr mit der Viertakt-NR 500 erwies sich als Desaster, das exotische Ovalkolben-Motorrad war weder schnell noch zuverlässig genug gegen die Zweitakter von Suzuki und Yamaha. Die sieggewohnte Marke nahm die Schmach nicht länger hin und entwickelte schließlich selbst einen Zweitakt-Renner für die Königsklasse. Doch man wollte nicht einfach die Vierzylinder der Konkurrenz kopieren, sondern erinnerte sich der DKW RM 350 in den frühen 1950er-Jahren, die mit ihrem Dreizylinder mit zwei stehenden und einem liegenden Zylinder der schnellste Zweitakter der Welt war. So wählte man bei der NS 500 das gleiche Konzept und begegnete den bärenstarken Vierzylindern der Konkurrenz mit Agilität.

Hatte man die NR immer nur sporadisch eingesetzt, wurde nun mit einem Dreimann-Werksteam für die gesamte WM-Saison geplant. Dazu kaufte man für ein Gehalt von einer Million Dollar den amtierenden Weltmeister Marco Lucchinelli ein und ließ das 20-jährige Wunderkind Freddie Spencer nicht mehr in den USA Superbike, sondern weltweit die neue 500er fahren. Takazumi Katayama, der die frustrierenden Jahre mit der NR mitgetragen hatte, bekam ebenfalls einen Werksvertrag.

Punktlandung

Doch auch die Konkurrenz hatte aufgerüstet. Yamaha brachten mit der OW60 eine weiterentwickelte und erleichterte Version ihres Square Fours, und Barry Sheene bekam für sein Privatteam erstmals das gleiche Material wie Kenny Roberts. Später im Jahr sollte für Roberts die OW61 mit V4-Motor folgen. Suzuki hatte mit ihrer RG 500 Gamma im Jahr zuvor mit Marco Lucchinelli und Randy Mamola die ersten beiden Plätze der Weltmeisterschaft belegt. Da Lucchinelli nun weg war, hatte sein Teamchef Roberto Gallina Franco Uncini nachrücken lassen, und mit zwei Werksteams und einer ganzen Schar von hochwertig aufgerüsteten Privatiers stellten sie das Gros des Starterfeldes dar. Und schließlich setzte Kawasaki ihren vierfachen 250er- und 350er-Weltmeister Kork Ballington mit einer Square Four ein.

ZAHL DES RENNENS

108

Kilo wog die Werks-Honda. Dies wurde aber nicht nur durch einen Zylinder weniger erreicht, sondern durch die Verwendung von viel Magnesium, Titan und Kohlefaser. Marco Lucchinelli schwärmt heute noch von den Detaillösungen des ersten radikalen Honda-Zweitakters.


Die drei von der Zankstelle: Kenny Roberts (#3) führt vor Freddie Spencer (#16) und Barry Sheene

ARCHIV ROBERTS

Die Dreizylinder-Honda schockte trotzdem. Sie war auf Anhieb auf Augenhöhe mit den Allerschnellsten. Dazu fühlte sich Freddie Spencer auf ihr pudelwohl und in der Weltmeisterschaft wie ein Fisch im Wasser. Als er im Qualifying einige Chaos-Runden fuhr und nur knapp hinter der Pole-Position von Kenny Roberts zurückblieb, ermahnten ihn einige ältere Kollegen, er solle kein solches Risiko eingehen. Dass es der Quali-Modus eines Supertalents war, der von Kindheit an Motorradrennen fuhr und der Prototyp des heutigen MotoGP-Fahrers war, zu dessen Handwerkszeug dies gehört, konnten sie damals noch nicht wissen.

Spencer zeigte auch im Rennen keine Scheu, er setzte sich bald mit Kenny Roberts und Barry Sheene vom Rest des Feldes ab und immer wieder mit den wildesten Manövern an die Spitze. Auch Sheene war glücklich, nach zwei Jahren endlich wieder konkurrenzfähiges Material zu haben, und zeigte seinerseits seine Klasse.

Während sich die drei vorne beharkten und ständig die Führung wechselte, schloss auch Marco Lucchinelli zur Führungsgruppe auf, doch dann bekam er Vibrationen von den Reifen und musste zurückstecken.

Zum Schluss konnte sich Kenny Roberts beim Überrunden einen kleinen Vorteil verschaffen, den Sheene und Spencer nicht mehr wettmachen konnten, und gewann knapp vor dem Briten und seinem jungen Landsmann. Mit Marco Lucchinelli als Fünftem und Takazumi Katayama als Sechstem brachte Honda alle drei seiner brandneuen Werksmaschinen in die Top 6.

Geburtswehen

Doch ganz so sollte die Saison nicht weitergehen. Franco Uncini, der bei diesem Auftaktrennen Vierter wurde, gewann während der Saison fünf Rennen und wurde mit Gallinas erfahrener Truppe überlegen Weltmeister. Die V4 von Yamaha erwies sich als das stärkste Motorrad, das es bis dahin gegeben hatte, doch sie stellte auch Kenny Roberts vor arge Probleme. Barry Sheene machte Druck, um ebenfalls ein solches Motorrad zu bekommen, doch als er es für seinen Heim-GP bekam, hatte er einen fürchterlichen Test-Unfall, als er in Silverstone hinter einer Kuppe in die liegende 250er von Patrick Igoa knallte. Zwei Tage später brach sich Roberts das Bein, was seine Saison beendete. Spencer holte in Spa den ersten GP-Sieg des Honda-Zweitakters, Katayama war mit ihr in Anderstorp siegreich, und nach einem weiteren Sieg in Mugello führte Freddie Spencer auch beim WM-Finale in Hockenheim. Doch nachdem sein Auspuff riss und er Leistung verlor, wurde er in der letzten Runde von Randy Mamola eingeholt und in der Sachskurve vom Motorrad gerempelt. Doch ein Jahr später konnte ihn niemand stoppen und er gewann den ersten 500er-Titel für Honda. Seither ist der größte Motorradhersteller nie wieder aus der Motorrad-WM ausgestiegen, und Yamaha blieb ebenso dabei. ■

ERGEBNIS

Grand Prix von Argentinien, Buenos Aires, 28. März 1982, 500 ccm

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Kenny Roberts (USA)	Yamaha	50.44,82 Minuten
2.	Barry Sheene (GP)	Yamaha	+0,67 s
3.	Freddie Spencer (USA)	Honda	+ 1.37 s
4.	Franco Uncini (I)	Suzuki	+ 5,66 s
5.	Marco Lucchinelli (I)	Honda	+ 12,63 s
6.	Takazumi Katayama (J)	Honda	+ 45,56 s
7.	Marc Fontan (F)	Yamaha	+ 48,59 s
8.	Kork Ballington (ZA)	Kawasaki	+ 55,80 s
9.	Jack Middleburg (NL)	Suzuki	+ 1.21,06 min
10.	Loris Reggiani (I)	Suzuki	+ 2.05,61 min



Honda NS 500: Kompakte Dreizylinder, viel Leichtbau



Marco Lucchinelli: Von Vibrationen gebremst



Der Altmeister gegen den Neuen: Barry Sheene (#7) und Freddie Spencer (#16) kämpften zu Beginn um die Führung

Toprak regiert



Deine Spuren im Asphalt: Toprak Razgatlioglu bleibt der Mann, den es im Titelkampf zu schlagen gilt

Weltmeister Toprak Razgatlioglu war auch beim vorletzten Test vor dem Saisonbeginn Schnellster. Aber die Konkurrenz ist ihm hart auf den Fersen. Auch Philipp Öttl war wieder gut dabei.

Von: **Imre Paulovits**

Am ersten Tag arbeitete sich Toprak Razgatlioglu emsig durch die Elektronik seiner Yamaha und machte sich nichts draus, dass vier Kollegen schneller waren als er, allen voran der zu Ducati zurückgekehrte Álvaro Bautista. Doch Razgatlioglu wollte ein Zeichen setzen. Bevor der Regen losbracht, brauste er am zweiten Tag noch einmal auf die Strecke und unterbot Bautistas Zeit noch einmal um zweieinhalb Zehntel, obwohl alle anderen bereits resigniert hatten. „Der erste Tag war nicht leicht, ich habe lange am Setup gearbeitet und hatte nie ein wirklich gutes Gefühl", gestand Razgatlioglu. „Aber am zweiten Morgen haben wir gleich ein Setup gefunden, das taugte, und wir haben erkannt, was wir am ersten Tag falsch gemacht hatten. Wir haben dann den neuen Reifen von Pirelli probiert, es wäre wohl noch schneller gegangen, aber dann kam der Regen." Razgatlioglu machte mit seiner Truppe auch im Regen weiter und fand auch dort ein neues Elektronik-Setup, das ihm zusagte.

Da hatte das Kawasaki-Werksteam bereits seine Sachen gepackt. „Wir haben ein gutes Gefühl aufgebaut und vieles durchprobiert, aber am zweiten Tag war es kälter", so Jonathan Rea. „Da habe ich vor allem Starts geübt und konnte mich dabei verbessern. Es war ein langer Winter, aber wir haben auch viel erarbeiten können." „Der erste Tag war gut, wir haben viele Runden drehen und Dinge, die wir woanders erarbeitet haben, bestätigen können", bestätigte auch sein Teamkollege Alex Lowes.

Die Honda-Truppe verließ Barcelona auch mit einem guten Gefühl. Iker Lecuona war zum Schluss Drittschnellster und verdrängte noch Jonathan Rea hinter sich, die Miene von Teamchef Leon Camier war so sonnig wie schon lange nicht mehr. „Wir sind am ersten Tag alle erdenklichen Aspekte des Setups durchgegangen und haben uns besonders auf der Bremse und beim Kurvenspeed verbessern können", freute sich Lecuona. „Ich muss mich noch immer mehr an die Pirelli-Reifen gewöhnen, wir kommen der Sache aber langsam näher. Am Samstagmorgen ist uns noch eine gute Abstimmung gelungen, bevor wir den weichen Reifen aufgezogen haben, und ich bin sehr glücklich mit der Rundenzeit, die ich zustande gebracht habe."

> „Am zweiten Morgen haben wir eine gute Abstimmung gefunden. Es wäre mit dem neuen Pirelli-Reifen wohl noch schneller gegangen, aber dann kam der Regen."
>
> Toprak Razgatlioglu

Álvaro Bautista erinnert in vielem wieder an seine Form auf der Ducati vor drei Jahren. Am ersten Tag war er der Einzige, der unter 1.41 Minuten kam, und er wirkte sichtlich gut gelaunt. „Ich bin sehr zufrieden mit diesen zwei Testtagen", so Bautista. „Wir haben einige neue Lösungen probiert, die sich bewährt haben, und diese konstante Verbesserung über den Winter gibt mir viel Selbstvertrauen." Auch sein Teamkollege Michael Ruben Rinaldi kam nach einigen Durchhängern bei den letzten Tests wieder in Schwung. „Mein Gefühl hat sich gegenüber Misano stark verbessert, wir haben hier einen großen Schritt nach vorn gemacht."

Öttl weiter top

Der tolle Einstand bei den Superbikes ging für Philipp Öttl auch in Barcelona weiter. Nachdem er sich am ersten Tag durch die Abstimmung gearbeitet hatte, fuhr er am zweiten in die Top 10 und war bester Nichtwerkspilot. „Den ersten Tag hatten wir viel getestet. Eine neue Auspuffanlage, dazu die Elektronik angepasst – und diesen Weg haben wir am zweiten Tag weiterverfolgt. Das Resultat war eine weitere Steigerung um eine halbe Sekunde", freute sich der 25-Jährige.

Nun steht den Superbike-WM-Teams nur noch der gemeinsame Dorna-Test nächste Woche in Aragón bevor, bevor an der gleichen Stelle am zweiten April-Wochenende die WM beginnt. ■


DUCATI

Álvaro Bautista: Durch Verbesserungen an der Ducati immer schneller


WORLDSBK

Philipp Öttl: Auch beim großen gemeinsamen Test sehr gut dabei

ERGEBNISSE

Superbike-WM-Test Barcelona (E), 25.–26. März 2022, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	1.40,571
2.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	1.40,824
3.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	1.41,033
4.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.41,062
5.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	1.41,229
6.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	1.41,360
7.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	1.41,636
8.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.41,664
9.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	1.41,719
10.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	1.41,735
11.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	1.41,744
12.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	1.41,865
13.	Eugene Laverty (IRL)	BMW M 1000 RR	1.41,942
14.	Kota Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	1.42,428
15.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	1.42,429
16.	Ilya Mikhalchik (UA)	BMW M 1000 RR	1.42,763
17.	Luca Bernardi (I)	Ducati Panigale V4 R	1.43,251
18.	Oliver König (CZ)	Kawasaki ZX-10RR	1.44,226
19.	Loris Cresson (B)	Kawasaki ZX-10RR	1.45,263
20.	Hafizh Syahrin (MAL)	Honda CBR 1000 RR-R	1.45,539

Supersport

1.	Niccolò Bulega (I)	Ducati Panigale V2 955	1.45,110
2.	Raffaele De Rosa (I)	Ducati Panigale V2 955	1.46,971
3.	Oli Bayliss (AUS)	Ducati Panigale V2 955	1.47,253

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Das Wettrüsten in der Superbike-WM läuft auf vollen Touren, und bei jedem Hersteller waren in Barcelona wieder neue Komponenten zu sehen. Nissin brachte neue Bremszangen, die von BMW und Honda probiert wurden. Honda verwendete dazu gleich zwei Schläuche pro Seite, die der Bremsanlage frische Luft zuführen. Ducati brachte erneut eine neue Schwinge mit modifizierten Steifigkeitsverhältnissen mit. Dazu probierte Álvaro Bautista neue Innereien an der Öhlins-Gabel. Honda probierte neben der Bremsvariante und Showa-Komponenten auch einen neuen Auspuff von Akrapovic. Bei Kawasaki probierte Jonathan Rea eine Leiste an der Oberseite des Tanks, den Alex Lowes schon früher probiert hat, und der den Oberschenkeln mehr Halt geben soll. Rea probierte auch eine neue Kupplung und Alex Lowes hatte eine neue Showa-Gabel. Yamaha probierte ebenfalls einen neuen Akrapovic-Auspuff, und Weltmeister Razgatlioglu probierte eine kürzere und eine längere Schwinge und hatte Beschleunigungssensoren an ihnen montiert.

SUPERSPORT-WM

Von den Supersport-WM-Fahrern testeten in Barcelona nur die drei Ducati-Piloten Nicolò Bulega, Raffaele De Rosa und Oli Bayliss. Dafür setzte sich Ducati-Werkspilot Bulega umso heftiger in Szene. Seine schnellste Runde von 1.45,110 war nicht nur schneller als die der Superbike-Piloten Loris Cresson und Hafizh Syahrin, sondern lag auch unter dem Rundenrekord, den Can Öncü letztes Jahr mit 1.45,486 aufgestellt hatte. Dazu fuhr Bulega auch 38 Runden im Regen .

Superbike-WM

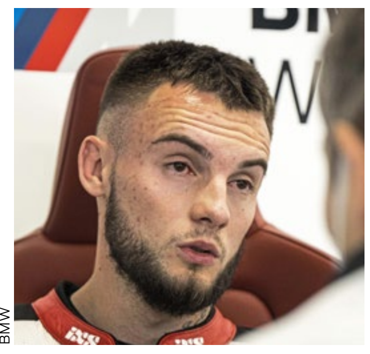
BMW bietet statt van der Mark Mikhalchik auf

Da Michael van der Mark weiter an seinem gebrochenen Bein laboriert, lud BMW IDM-Champ Ilya Mikhalchik zum WM-Test ein. Der Ukrainer schlug sich wacker.

Von: **Imre Paulovits**

BMW brachte neue Fahrwerksteile, Felgen, Kabelbaum und eine neue Elektronik nach Barcelona. Scott Redding fuhr schließlich die siebtschnellste Zeit und zeigte sich zufrieden. „Wir haben am Bike und an der Elektronik einige Verbesserungen vorgenommen, dann haben wir ein paar Testkomponenten ausprobiert, verschiedene Reifen getestet, um das Gefühl dafür zu entwickeln, und wieder an der Elektronik gefeilt“, fasste der WM-Dritte zusammen. „Wir haben viel gearbeitet und einiges verbessert, aber das Ziel verschiebt sich immer. Du schließt die Lücke, und dann fährt wieder irgendjemand schneller.“

Ilya Mikhalchik war damit beschäftigt, sich an das WM-Superbike zu gewöhnen. BMW-Motorsportchef Marc Bongers zeigte sich zufrieden mit dem Ukrainer. „Ilya hat einen soliden Job gemacht. Er konnte einige Testpunkte für uns absolvieren, er hat viele Kilometer gesammelt, und wir haben mit ihm gute Fortschritte gemacht. Am Ende war er im Trockenen der zweitschnellste BMW Fahrer.“ ■


BMW

Ilya Mikhalchik: WM-Erfahrung

IDM Superbike

Reiti nun regenfest

Beim IDM-Test in Valencia überraschte Markus Reiterberger mit der schnellsten Regenzeit. Dabei war der Bayer bislang kein Fan von nassen Strecken.

Von: **Anke Wieczorek**

Der 28-Jährige führt seine neue Schnelligkeit auf den neuen Pirelli-Hinterradreifen zurück. In der Endurance-WM, die Reiterberger auf Dunlop-Reifen bestreitet, ist er längst über sein einstiges Regen-Trauma hinweg. „Wir haben da so viele Runden im Regen getestet, dass er mir nichts mehr ausmacht. Jetzt hat unser IDM-Reifenpartner Pirelli aber auch eine Mischung herausgebracht, die so ist, als wäre es nie anders gewesen, als damit gut durch den Regen zu kommen. Wir haben ein richtig super Setup für das Motorrad im Nassen gefunden.“ Am zweiten Testtag auf dem feuchten Circuit Ricardo Tormo gelang Reiti die Tagesbestzeit von allen anwesenden Fahrern: „Am dritten Tag ging es noch besser, und ich bin mit den neuen Pirellis eine 1.46,7er Zeit gefahren. Da die Bedingungen an den insgesamt drei Tagen ziemlich stabil waren, konnten wir einen perfekten Regentest durchziehen.“ Für den anstehenden Test auf dem Lausitzring wünscht sich Reiterberger allerdings trockene Bedingungen. „Damit wir auch dafür das optimale Setup finden.“

Er wird zwar für den Titel hoch gehandelt, doch sagt Reiterberger selbst: „Im Trockenen ist Florian Alt eine Macht. Und dann weiß man nie, ob nicht irgendwo ein noch unbeschriebenes Blatt auftaucht und uns alle überrascht.“ ■



GRAMM

Schwer geschuftet, aber mit Erfolg: Reiterberger war im Regen Schnellster

TT Isle of Man

McGuinness die #1

Der Veranstalter der TT hat die Startnummern der Superbike- und Senior-Rennen bekannt gegeben. Die 1 bekam der 23-fache TT-Sieger John McGuinness.

Von: **Toni Börner**

Die Startnummern 1 bis 20 bestimmen in den beiden Hauptrennen über jeweils sechs Runden auf dem Mountain Circuit die Startreihenfolge. Erst die danach folgenden Piloten werden anhand ihrer Qualifying-Zeiten-Reihenfolge ins Rennen geschickt.

Den Start eröffnen wird demnach TT-Legende John McGuinness. Der kürzlich zum Ritter geschlagene Engländer wird dieses Jahr bei den Rennen bereits 50 Jahre alt sein und seinen 100. TT-Start feiern. Die Startnummer 2 hat der bislang letzte Senior-TT-Sieger, Kawasaki-Pilot Dean Harrison. Es folgen die BMW-Piloten Michael Rutter (#3) und Ian Hutchinson (#4). James Hillier geht auf Yamaha als fünfter an den Start. Mit seiner fast schon legendären Nummer 6 ist Michael Dunlop auf Ducati am Start. Gary Johnson (#7, BMW), Davey Todd (#8, Honda), David Johnson (#9, Yamaha) und Peter Hickman (#10, BMW) runden die Top 10 ab. Der Deutsche BMW-Pilot David Datzer im Team von Rico Penzkofer hat die Startnummer 61 erhalten. ■



HONDA

John McGuinness: Bei seinem 100. TT-Start mit 50 Jahren die Startnummer 1

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM
Für die neue Supersport-Klasse sind nun die Gewichts-Limits festgelegt worden. Die Ducati Panigale V2 955 muss mit Fahrer mindestens 244 Kilogramm wiegen, dabei muss das Motorrad mindestens 166, höchstens 175 kg wiegen. Für die anderen Motorräder gilt ein Gewichtslimit von 239 Kilogramm mit Fahrer, mit Minimum 161 und Maximum 170 kg.

SUPERBIKE-WM
Nach einer Sitzung der Superbike-Kommission wurde festgelegt, dass es dieses Jahr nur noch vier halbtägige Tests während der Saison geben darf. 2023 werden es nur noch zwei sein. Ab diesem Jahr bekommen Hersteller nach Vorbild der MotoGP Konzessionspunkte, diese dürfen mehr testen.

IDM SUPERBIKE
Nach acht Monaten Verletzungspause ist Gabriel Noderer – auf dem Schleizer Dreieck hatte sich der 25-Jährige im freien Training der IDM Supersport schwer an der Schulter verletzt – wieder auf ein Rennmotorrad gestiegen, und dies war gleich eine IDM-Superbike-BMW. Der Neu-Superbiker vom Kiefer Racing Team erzählt: „Ich bin schon zwei Tage vor dem offiziellen IDM-Test mit meinem Teamkollegen Björn Stuppi auf den Alcarras Circuit runtergefahren. Er hat mir alles erklärt, angefangen von der Traktionskontrolle über die Motorbremse, die Einstellung des Mappings bis zur Launch Control und dem Speed Limiter. Ich habe dann alles ausprobiert. Das primäre Ziel lautete aber: Fahren, fahren, fahren. Ich muss die BMW S 1000 RR schnell und gut kennenlernen. Ich habe schon schweren Respekt vor der Geschwindigkeit, mit der man in der IDM Superbike fährt. Aber es war megacool und hat unheimlich viel Spaß gemacht.“

„Russen wünschen mir den WM-Titel“

Hans Weber fuhr diese Saison als einziger Westeuropäer acht Rennen für einen russischen Verein in Russland. Erst 16 Tage nach Kriegsbeginn in der Ukraine kehrte er aus Putins Reich zurück. Wegen des Ausschlusses russischer Motorsportler aus allen internationalen Wettbewerben ist der Oberbayer am Wochenende in Heerenveen Favorit auf den WM-Titel. Es wäre eine historische erste Weltmeisterschaft für einen deutschsprachigen Eisspeedwayfahrer.

Von: **Thomas Schiffner**



SCHIFFNER

Hans Weber

Geburtstag: 15. Juni 1984
Geburtsort: Schliersee (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
2014: Einzel-WM Platz 17
2015: Einzel-WM Platz 12
2016: Einzel-WM Platz 18
2017: Einzel-WM Platz 14, Team-WM Platz 3
2018: Einzel-WM Platz 14
2019: Einzel-WM Platz 5
2020: Einzel-WM Platz 7 (Saisonabbruch wg. Corona), Team-WM Platz 3, Dt. Meister
2021: keine Rennen
2022: WM, derzeit Platz 5

HOBBYS
Motocross, Klettern

Sie sind bis weit nach dem Kriegsbeginn in der Ukraine in Russland geblieben und haben Ihrem russischen Club Kamensk-Uralskij in der Meisterschaft mit Ihren Starts die Treue gehalten. Wie schwer war das, und wie klappte die Rückreise?
Ich war da hin- und hergerissen. Letztlich habe ich mich entschieden zu bleiben, bis alle Rennen der russischen Superliga gefahren waren. Bei der Heimreise hatten wir keine Probleme, auch nicht an der russischen Grenze. Es war wie sonst auch.

Seit den ersten beiden WM-Rennen in Togliatti/Russland Mitte Februar hat sich die Welt verändert. Sie waren dort Fünfter, hinter vier russischen Fahrern. Ist Ihnen die neue Ausgangslage, mit zwei Finalrennen ohne Russen lieber, oder würden Sie auch weiterhin gern gegen die Topfahrer im Eisspeedway antreten?
Ich bin eigentlich gerne ein Jäger. Letztendlich bin ich jetzt in einer komfortablen Situation. Ich denke, dass jeder wie ich reagieren würde. Ich werde das jetzt so durchziehen und versuchen Weltmeister zu werden. Ich habe nicht das Gefühl, dass ich das nicht schaffen kann. Dass man Sportler aus der WM ausschließt, finde ich unwahrscheinlich schade. Dass man Sport und Politik vermischt, hat mir unheimlich leidgetan, als ich in Russland hautnah dabei war, als den russischen Fahrern die Information des Ausschlusses zugetragen wurde.

> „Ich bin in einer komfortablen Situation. Ich werde das jetzt so durchziehen, nach Holland fahren und Weltmeister werden.“
>
> Johann „Eishans“ Weber

Wie haben die russischen Fahrer reagiert, als sie hörten, sie sind raus und der sportlich unterlegene Deutsche Hans Weber darf weiter um die WM fahren?
In Russland vor unserem letzten Superliga-Rennen in Shadrinsk haben meine Teamkollegen und der Teammanager gesagt, ich soll nicht zu viel riskieren. Wichtig sei, dass ich mir nicht wehtue, damit ich Weltmeister werden kann. Das ist ein Wahnsinn. Das gibt es nicht in vielen Nationen und bei anderen Sportlern, dass sie dem Gegner die Daumen drücken. In Togliatti hat man nach der Ausschluss-Entscheidung eine Umfrage gestartet, wer denn nach Meinung der Fans Weltmeister werden solle. Die überwiegende Mehrheit hat für Hans Weber gestimmt. Man sollte bei uns aufpassen, dass wir nicht in die 1930er-Jahre zurückfallen und ganz normale Leute für Fehler der Politik bestrafen. Das normale Volk versteht die Hintergründe solcher Entscheidungen nicht.

Die FIM hat nicht nur den Start russischer Fahrer bei internationalen Rennen ausgeschlossen, sondern auch die Durchführung von WM-Rennen in Russland selbst. Könnte das nicht schlussendlich zum Aus für den Eisspeedwaysport führen?
Das glaube ich nicht. Man kann sicher dann wieder in Inzell, Heerenveen und Berlin starten. Oder überlegen, ob man nicht eine internationale Serie ins Leben ruft. Da könnten vielleicht auch die Russen mitfahren. Es wäre krass, diesen Sportlern einfach die Existenzgrundlage zu entziehen. Zurzeit sind wir leider der Spielball der Politik.

Zurück zum Sport. Am Wochenende in Heerenveen haben Sie eine Chance, die im Leben wohl nur einmal kommt.
Es stimmt, das ist ein historischer Moment. Ich habe schon zu Beginn meiner Karriere gesagt, dass ich Weltmeister werden will. Ich wurde für dieses Ziel belächelt. Von daher ist es egal, ob die Russen da sind oder nicht. Ich werde mein Ziel so oder so erreichen.

Wie werden Sie das Rennen am Wochenende angehen, mit welcher Taktik?
Ich werde das Rennen angehen wie jedes andere auch. Meine Motorräder sind auf eine gewisse Geschwindigkeit abgestimmt. Wenn ich relativ verhalten fahre, dann ist das Sturzrisiko eher höher, als wenn ich meinen Speed fahre und meine Technik in Ordnung habe. Genau das mache ich jetzt: Meine Technik optimieren. Mein erstes Motorrad ist ein Prototyp, das Fahrwerk funktioniert hervorragend, ist aber sehr wartungsintensiv. Wir haben versucht, es zu verbessern. Joachim Kigelmann hat die Motoren komplett überholt. Ich werde nach Holland wie zu jedem anderen Rennen fahren und mir den WM-Titel holen – das ist das Ziel, das werde ich so durchziehen. ■

Supermoto-WM

Supermoto und Superbike

Am Ostersonntag startet die Supermoto-WM-Saison 2022. Mit dabei sind drei Deutschsprachige, darunter Titelverteidiger Marc-Reiner Schmidt.

Von: **Thomas Schiffner**

Noch 19 Tage bis zum WM-Auftakt im italienischen Busca. Weltmeister Marc-Reiner Schmidt testete vergangenes Wochenende in Rijeka – allerdings auf einer BMW S1000 RR, denn der Friedrichshafener will nach seiner erfolgreichen IDM-Premiere letztes Jahr in Hockenheim diese Saison mehr in die Topklasse des deutschen Rundstreckensports hineinschnuppern: „Ich werde diese Saison zwei Gaststarts in der IDM für BMW-Händler Tommy Wagner absolvieren, der mich auch im Supermoto seit Langem unterstützt", erklärt der amtierende Drift-Weltmeister. Starts in Most und in Schleiz sind geplant, die kann Schmidt mit seinen sechs WM-Starts und sieben bis acht Rennen in der italienischen Supermoto-Meisterschaft terminlich koordinieren. Mit den ersten Gehversuchen auf der BMW in Kroatien zeigte er sich zufrieden: „Ich bin heute bis auf sieben Zehntel an die Zeit von Jonas Folger rangekommen. Er testet hier für Yart und Bridgestone."

Im Supermoto ist für den 26-Jährigen alles für die Saison gerichtet: Nach den Vorkommnissen bei der WM-Entscheidung letztes Jahr in Castelletto wurde sein damaliger Teamkollege Thomas Chareyre aus dem TM-Werksteam L30 Racing entfernt. TM verfrachtete den Franzosen in das Satelliten-Team Italian Factory SMX. Schmidt bleibt in seinem bekannten L30-Team von Teammanager Ivan Lazzarini und startet wie letzte Saison mit dem Italiener Elia Sammartin sowie dem Esten Patrick Pals.

Elf Teams bieten in der S1-Klasse erneut nach heutigem Stand mit 13 Fixstartern nur ein schlankes S1-Feld auf, allerdings bekommt MRS Konkurrenz aus der Heimat: Der mehrfache deutsche Meister Markus Class hat für das Honda-Team Red Moto Gazza Racing unterschrieben. Der Wormser dürfte unter Teammanager Max Gazzarata zu den Topfavoriten zählen. Und auch der WM-Dritte des letzten Jahres ist wieder dabei: Der 27-jährige Österreicher Lukas Höllbacher startet für KTM MTR Racing ebenfalls mit Titelchancen. Im S1-Rookies Cup ist Landsmann Andreas Buschberger im KTM-Team vertreten. ■



VAN ROSMALEN

Titelverteidiger Marc-Reiner Schmidt bleibt im TM-Werksteam

SUPERMOTO-WM 2022

17.04.	Busca (I)
08.05.	Alcarràs (E)
05.06.	Tramatza (Sardinien/I)
10.07.	Vysoké Myto (CZ)
25.09.	Castelletto di Brand. (I)
16.10.	Rivesaltes (F)
31.07.	SoN Mettet (B)

Speedway Grand Prix 2022

Zwei Locations fehlen noch

Am 30. April startet im kroatischen Gorican die FIM Speedway-Einzel-Weltmeisterschaft mit ihrer seit 1995 bewährten Grand-Prix-Serie. Im Rahmen der sportlichen Sanktionen gegen Russland allerdings ohne Titelverteidiger Artem Laguta und Emil Sayfutdinov.

Von: **Andreas Fahldiek**

Die diesjährige GP-Serie soll zwölf Rennen umfassen. Aber noch immer konnte der neue Promoter, Discovery Sports Events, keinen lokalen Veranstalter für das letzte Rennen in Ozeanien präsentieren. Auch für den – durch Sanktionen – abgesagten GP im russischen Togliatti konnte noch kein Ersatz benannt werden. Nach zweijähriger Pandemie-Pause stehen nun aber wieder die Top-GPs in Cardiff und Warschau im Kalender. Allein zu diesen beiden Events werden rund 95 000 Zuschauer erwartet.

Im Mittelpunkt für die deutschen Fans steht natürlich der Deutschland-GP in Teterow. Nach zweijähriger Corona-Zwangspause startet das Rennen nun endlich am Pfingst-Wochenende in der Bergring Arena. Informationen zum Ticketverkauf aller Grands Prix findet man unter www.fimspeedway.com.

Mit der Suspendierung von Artem Laguta und Emil Sayfutdinov versetzte man der GP-Serie einen herben Schlag, der in keiner Weise ausgeglichen werden kann. Nominiert als Nachrücker wurden die Reserve-Fahrer, der Australier Jack Holder und der Brite Daniel Bewley. Für beide ist es ihre Debütsaison in der WM. Mit Bewley haben die Briten seit 18 Jahren erstmals wieder drei permanente GP-Fahrer am Start. Alle WM-Teilnehmer 2022: Bartosz Zmarzlik (PL), Maciej Janowski (PL), Fredrik Lindgren (S), Tai Woffinden (GB), Leon Madsen (DK), Max Fricke (AUS), Jason Doyle (AUS), Robert Lambert (GB), Anders Thomsen (DK), Martin Vaculik (SK), Pawel Przedpelski (PL), Mikkel Michelsen (DK), Patryk Dudek (PL), Holder und Bewley. ■



GOOD SHOOT / REYGONDEAU

Im polnischen Torun findet der vorletzte GP 2022 statt



Wie ein Fisch im Wasser: Sherco-Pilot Luca Fischeder

PAIRAN

Das erste Mal

Luca Fischeder stand zwei Jahre im Schatten seiner internationalen Teamkollegen – doch nun gewann er selbst erstmalig die Tageswertung im internationalen Deutschen Enduro-Championat.

Von: **Robert Pairan**

Nur zwei der acht Sonderprüfungen konnte der Sherco-Pilot nicht gewinnen. Am Ende hatte er mehr als eine halbe Minute Vorsprung vor dem Schweden Filip Bengtsson. Dieser hatte vor drei Wochen die Auftaktveranstaltung in Tucheim gewonnen und war deshalb spontan zum nächsten Meisterschaftslauf angetreten. Doch während es in Tucheim sandig war, dominierte beim Lauf in Dahlen nur harter Untergrund. Dazu kam, dass die lange Trockenheit auch weitestgehend Schlamm aus den langen Sonderprüfungen verbannt hatte.

„Mir liegt der Hartboden mehr und diese technischen Enduroprüfungen wie hier sind eher das, was ich mag“, freute sich der 23-Jährige anschließend. Diesen Schwung will er dann auch in die Junioren-WM mitnehmen, die in vier Wochen beginnt.

In der Weltmeisterschaft war Krystof Kouble aus Tschechien bisher immer schneller als Fischeder, doch in Dahlen kam Kouble nur auf Platz 3: „Ich bin in jeder Runde im Crosstest gestürzt, jedes Mal“, entschuldigte sich der neue Husqvarna-Fahrer, der für diese Saison von der Zweitakt-Sherco auf eine 350er-Viertakt-Maschine gewechselt war. In Dahlen bestritt er damit seinen ersten Wettbewerb in 2022.

Hübner E1-Klassensieger

Auftakt-Sieger Filip Bengtsson kämpfte sich noch auf den zweiten Tagesrang: „Ich bin im ersten Cross-Test zweimal aus der Begrenzung herausgefahren und musste wieder zurück auf die Strecke. Zusätzlich blendete die Sonne so sehr“ – was der nächtliche Zeitumstellung geschuldet war. Trotzdem kämpfte sich Bengtsson wieder in die Spitzengruppe zurück und war am Ende ganz zufrieden.

Auf dem vierten Gesamtrang landete Chris Gundermann, der sich schon in den ersten beiden Prüfungen ein kleines Polster einfuhr: „In der zweiten Runde habe ich mich zwar verbessert, konnte aber meinen Vorsprung nicht ausbauen, denn die anderen sind auch immer schneller geworden. Vor der letzten Sonderprüfung war ich fast gleichauf mit Eddi (Hübner), da musste ich einfach alles riskieren, nur den Lenker festhalten, egal wie es aussah, und ich konnte ihm so 1,4 Sekunden abnehmen.“ Aufaddiert waren das am Ende gerade 1,49 Sekunden Vorsprung in der Gesamtwertung.

Eddi Hübner konnte allerdings die E1-Klasse gewinnen, auch wenn er noch etwas mit der angeschlagenen Schulter vom letzten Wettbewerb laboriert. „Außerdem hatte ich noch eine richtige Erkältung, eigentlich keine guten Voraussetzungen“, meinte er augenzwinkernd, nachdem er in der Klasse außer der ersten Prüfung alle anderen gewonnen hatte. ■

ENDURO-DM

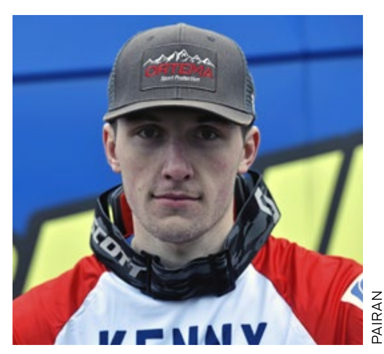
Dahlen, 27. März

1.	Luca Fischeder, Sherco	54.38,81 min
2.	Filip Bengtsson (S), Husqv.	+36,64 s
3.	Krystof Kouble (CZ), Husqv.	+42,61 s
4.	Chris Gundermann, KTM	+1.06,92 min
5.	Edward Hübner, KTM	+1.08,41 min
6.	Casper Lindholm (S), Husqv.	+1.10,39 m
7.	Yanik Spachmüller, GasGas	+1.48,23 min
8.	Andreas Beier, KTM	+2.10,90 min
9.	Tilman Krause, KTM	+2.18,47 min
10.	Florian Görner, KTM	+2.44,11 min

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 8 Tagen

1.	Filip Bengtsson	151 Punkte
2.	Luca Fischeder	151
3.	Yanik Spachmüller	128
4.	Edward Hübner	127
5.	Chris Gundermann	124
6.	Andreas Beier	123
7.	Casper Lindholm	123
8.	Florian Görner, KTM	113
9.	Tilman Krause	111
10.	Tristan Hanak, GasGas	105



PAIRAN

Championatssieger Luca Fischeder

NACHRICHTEN

SIEBTER SIEG FÜR TOMAC

Yamaha-Rookie Eli Tomac fährt immer näher an seinen zweiten Titelgewinn in der US-Supercross-Meisterschaft heran. Beim 12. von 17 Läufen letzten Samstag in Seattle gewann er zum siebten Mal und zum fünften Mal in Folge. Obwohl Kawasaki-Pilot Jason Anderson mit neun Sekunden Rückstand Zweiter werden konnte, büßte Tomacs stärkster Verfolger weitere Punkte ein und hat fünf Rennen vor Schluss stattliche 54 Punkte Rückstand auf den Spitzenreiter. Der Franzose Marvin Musquin kam als Dritter erneut aufs Podium und rangiert jetzt auf Rang 6, direkt hinter seinem KTM-Teamkollegen Cooper Webb, der im Qualifying stürzte und angeschlagen nur Sechster wurde. Seattle war das dritte Rennen ohne Ken Roczen. Der Thüringer hat die Saison aus gesundheitlichen Gründen abgebrochen.

ZWEITER BOU-SIEG IM ZWEITEN LAUF

Zweiter Lauf der X-Trial-WM-Saison 2022, zweiter Sieg für Rekord-Champion Toni Bou. Im französischen Chalon-sur-Saône konnte der katalanische Dauersieger seinen Punktevorsprung ausbauen. An dem neuen Veranstaltungsort bezwang Bou auf anspruchsvollem Parcours im Finale Landsmann Adam Raga mit 7:8 Punkten. Überraschend schaffte der Brite Toby Martin Platz 3. Bou führt die Hallen-WM nun mit 43 Punkten vor Raga (30) und Matteo Grattarola (21) an.

ERSTER SIEG FÜR KONRAD DABROWSKI

Beim zweiten Lauf zum Bajas World Cup in Katar konnte der junge Pole Konrad Dabrowski seinen ersten World-Cup-Sieg verbuchen. Der Husqvarna-Pilot hatte nach drei Tagen in der Wüste zehn Minuten Vorsprung vor Markenkollege Mohammed Balooshi (VAE). Dritter wurde der britische KTM-Fahrer Maki Rees-Stavros.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



Aston Martin DB7 Coupé, 3,2 l, Bj. 3/99, Reihen 6 Zyl. Kompressor, 5-Gang Handschaltung, TÜV, orig. 25000 km, blaumet., Leder hell, Vollausstattung, VB 59.000,- €. Tel. 06145/2303

Audi



RS 6, 2022, rot, Leder schwarz, viele Extras, ohne Zulassung und km, Nettoexport möglich, 148.600,- €.Tel. 0172/8667555

BMW



1978/81 BMW M1 Coupé, sammlungswürdig. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H

Active Tourer 225 xe i Performance, 75300 km, 165 kW (224 PS), weiß, Klima, Preis auf Anfrage. 37444 St. Andreasberg, Tel. 0176/71209357

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58062

Ferrari



328 GTS, 1987, orig. 44.500 km, Erstlack, rosso/nero, Scheckheft, gr. KD neu, Bestzustand, 99.500,- €, Inz. mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58106

512 TR oder Testarossa GESUCHT. Tel. 0171/4167106 H

Ford



2005 Ford GT, leistungsgesteigert über 800 PS! Einzigartig, erst 16410 km. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Jaguar



Jaguar X Type Sport, Allrad, 3,0 l, 230 PS, Bj. 07/2001, TÜV, orig. 36500 km, 5-Gang Handschaltung, silbermetallic, Leder/Stoff rot, VB 35.000,- €. Tel. 06145/2303

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Mercedes



2009/14 M ercedes SLS in Silber - Alubeam für Sammler gesucht. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Mercedes 190 SL, Totalrestauration vor 30 J., seitdem 8000 km gefahren, schwarz, rotes Leder, Topzustand. T. 0171/9903718



Mercedes-Benz AMG GT-S, EZ 06/15, 8950 km, 510 PS, selenitgrau, Leder Exklusiv Nappa schwarz, Memory-Paket, Navi, LED, DVD, AMG Performance Sitze, Klima, NR-Fzg., Burmeister, VB 91.000,- €. Tel. 0173/6676661





Leistungssteigerung und Vmax-Aufhebung für Ihren AMG GT 63 S durch Turboupgrade + performmaster PEC Tuning-System auf 820 PS / 603 KW, 1.070 Nm, 340 km/h und 2,8 Sek. von 0 auf 100 inkl. TÜV Teilegutachten und voller Garantie auf Motor, Getriebe und Turbo. Mehr Infos unter 07181/807417 oder www.performmaster.de H

Porsche



Porsche 911 2,7 RS Lightweight, Baujahr 1973, 1 von 200, super dokumentiert, top restauriert, ein echter originaler Lightweight mit nachvollziehbarer Historie. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Porsche 993 Cabrio, rot, Automatik, TÜV neu, deutsches Fahrzeug, 100000 km, alle Motordichtungen neu. Tel. 0171/9903718



1954/58 Porsche 356 Speedster, original oder restauriert für Sammler. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H



Gesucht wird ein guter, originaler 550 Spyder; Karosserie muss original sein, nicht "zusammengeschustert". Wir freuen uns auf Ihren Kontakt. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Rolls-Royce



Phantom Drophead Coupé, 2009, 21.500 km, 1. deutsche Hd., perfekt, Garantie, 259.900,- € Inzahlung mögl., AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58109

Rover



MGF Rover, 185000 km, Bj. 2000, 107 kW, unfall- und rostfrei, top gepflegt, 3.900,- €. Tel. 09076/696

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

VW



Golf Cabrio, Bj. 1997, 160000 km, 66 kW (90 PS), Alufelgen, H-Kennz., neues Leder innen, Dach original, TÜV NEU, Sportausstattung, 8.500,- €. 33154 Salzkotten, Tel. 0172/5378053

mehr: motor-klassik.de Nr. 58061

Geschäftsverbindungen



Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H

Immobilien

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H









MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 16/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

Leserbriefe



WILHELM

Mick Schumacher hinterließ im Qualifying ein Trümmerfeld. Am Haas riss die komplette Hinterachse samt Getriebe ab

Strafe für Meister?

zum WEC-Rennen in Sebring
MSa 15/2022

Nach dem WEC-Qualifying in Sebring hätte ich meinen Fernseher anzünden können. Wie kann man eine BOP so schlecht hinbekommen? Toyota hängt ewig hinterher und Ferrari fehlen plötzlich zwei Sekunden. Wieso wird nicht einfach die BOP aus dem Vorjahr übernommen, die ja gepasst hat?! Man scheint die Meister des Vorjahres bestrafen zu wollen. Damit zerstört man den fairen Wettbewerb komplett.

Benjamin Gärtner
D-50737 Köln

Formel 1 würdigen

zum MSa F1-Facelift
MSa 15/2022

Das Lifting der F1-Seiten ist prima. In den Tabellen zum Stand der Fahrer und Teams wäre auch noch Platz für die Anzahl der schnellsten Rennrunden.

Ulrich Metelmann
per E-Mail

Hoffentlich bleibt die Berichterstattung in dieser Ausführlichkeit und Qualität. Die Formel 1 ist die absolute Spitze im Autosport, und diese Klasse muss entsprechend gewürdigt werden. Das ist Ihnen mit der neuen Darstellung erstmalig gelungen.

Wolfram Hermanns
per E-Mail

Ich würde mir noch eine weitere Seite in der F1-Berichterstattung wünschen, auf der ein Rennstenogramm, die vollständige Rundentabelle sowie Mini-Infos mit News-Splittern abseits der Strecke abgedruckt sind.

Wolfgang Stallmaier
A-8010 Graz

Wie bei der MotoGP würde ich mich freuen, wenn es wieder eine kurze Vorschau auf den nächsten Grand Prix gibt. Ein Zeitplan als kurze Übersicht im Formel-1-Teil reicht vollkommen aus.

Andreas Nübel
per E-Mail

Könnten Sie in Zukunft bitte Hochglanzpapier verwenden? Dafür zahle ich auch gerne ein wenig mehr. Dieses Papier ist wie billiges Zeitungspapier, darunter leiden auch die Fotos.

Udo Böhner
per E-Mail

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



7. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Grand-Prix-Strecke)
17. April 2022: Freies Fahren Hockenheimring
28. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Nordschleife)
30. Mai 2022: Freies Fahren Bilster Berg

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Termine

TV-Programm

Samstag, 02. April		
16.30	Formel 1 Jeddah, Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
17.25	Moto3-WM Termas, Qualifying **LIVE**	Servus TV
18.30	Moto2-WM Termas, Qualifying **LIVE**	Servus TV
19.35	MotoGP Termas, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
22.00	IndyCar Series, Fort Worth/Texas (Wh.)	Sky Sport F1*
Sonntag, 03. April		
08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
14.00	MX2-WM Agueda, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
14.30	GTWCE Imola, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
15.00	MXGP-WM Agueda, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
16.20	Motorrad-WM Termas, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
17.00	Moto3-WM Termas, Rennen **LIVE**	Servus TV
17.00	MX2-WM Agueda, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.00	MXGP-WM Agueda, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
18.05	Moto2-WM Termas, Rennen **LIVE**	SRF info
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
18.20	Moto2-WM Termas, Rennen **LIVE**	Servus TV
19.30	MotoGP Termas, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV
19.55	MotoGP Termas, Rennen **LIVE**	SRF 2
21.00	NASCAR Cup Series, Richmond **LIVE**	Sport 1+*
22.00	Formel-1-Klassiker, GP Australien 2000	Sky Sport F1*
Montag, 04. April		
ab 18.00	Diverse Rallye-Sendungen (bis 20.00)	Motorvision TV*
ab 20.45	Div. Motorrad-Sendungen (bis 00.45)	Motorvision TV*

Livestream/Internet

Freitag, 01. April		
ab 14.00	Motorrad-WM Termas, alle FP1 **LIVE**	DAZN.com*
ab 18.15	Motorrad-WM Termas, alle FP2 **LIVE**	DAZN.com*
Samstag, 02. April		
13.00	GT2-Euroserie Imola, 1. Rennen **LIVE**	YouTube**
ab 14.00	Motorrad-WM Termas, alle FP3 **LIVE**	DAZN.com*
17.25	GT4-Euroserie Imola, 1. Rennen **LIVE**	YouTube**
ab 17.35	Mot.-WM Termas, alle Qualifyings **LIVE**	DAZN.com*
20.00	X-Trial-WM, Madrid **LIVE**	motorsport.tv*
Sonntag, 03. April		
09.00	GTWCE Imola, Qualifying **LIVE**	YouTube
10.30	GT2-Euroserie Imola, 2. Rennen **LIVE**	YouTube**
13.10	GT4-Euroserie Imola, 2. Rennen **LIVE**	YouTube**
ca. 14.45	GTWCE Imola, Rennen **LIVE**	YouTube
ab 17.00	Motorrad-WM Termas, alle Rennen **LIVE**	DAZN.com*
Dienstag, 05. April		
15.00	PS on Air (GT Masters Talk) **LIVE**	YouTube

* kostenpflichtig   ** auch motorsport.tv (kostenlos)

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
02.04.	RCN & GLP Nürburgring, 1. Lauf	D
02./03.04.	NASCAR Xfinity/Cup, Richmond	USA
03.04.	GTWCE Endurance/GT2/GT4, Imola	I
Motorrad		
02.04.	X-Trial-WM, Madrid	E
02./03.04.	Motorrad-WM, Termas de Río Hondo	RA
02./03.04.	Eisspeedway-WM, Heerenveen	NL
02./03.04.	Enduro-EM, Tamasi	H
03.04.	Motocross-WM, Agueda	P

Vorschau



XPB

F1-Hintergrund: Leclerc vs. Verstappen – ein Duell mit Vorgeschichte



GTWC

GT World Challenge: Der GT3-Zirkus startet in Imola in die neue Saison



@WOLRD/MEYER

Rallye-Tracktest: MSa-Reporter Reiner Kuhn am Steuer des Renault Clio Rally5



MOTOGP

MotoGP: Nach zwei Jahren Pause fahren die Zweirad-Asse wieder in Argentinien